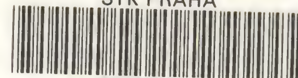
PŘÍRUČKA ŘIDIČE UAZ-469



MINISTERSTVO NÁRODNÍ OBRANY
TANKOVÁ A AUTOMOBILNÍ SPRÁVA

PŘÍRUČKA ŘIDIČE UAZ-469



NAŠE VOJSKO — PRAHA



Vážený řidiči!

Socialistická společnost Vám svěřuje do rukou moderní techniku, která svými parametry předčí vojenskou techniku našeho možného protivníka.

Předává Vám do péče moderní automobil a požaduje, abyste jej výtečně ovládal, trvale udržoval ve vysoké připravenosti a pohotovosti a v případě potřeby s ním čestně plnil povinnost bránit svoji socialistickou vlast, jak jste přísahal.

Buďte hrdý na své odpovědné, těžké, ale i zajímavé zařazení řidiče! Pečujte o vozidlo svědomitě a předejte ho svým nástupcům v nejlepším stavu!

Dobrým pomocníkem Vám bude příručka, kterou jsme připravili, aby Vám sloužila v každodenní práci. Najdete v ní řadu dobrých rad. Naučte se ji využívat, neboť obsahuje to hlavní, co budete potřebovat. Mějte ji stále u sebe, nebo ji uložte v autě!

Příručka však neobsahuje vše, co jako řidič potřebujete znát. Obracejte se na své nadřízené a požadujte od nich radu i pomoc!

Věříme, že budete svědomitým řidičem automobilu, že jej budete udržovat v trvalé připravenosti a nedovolíte jeho neefektivní provoz.

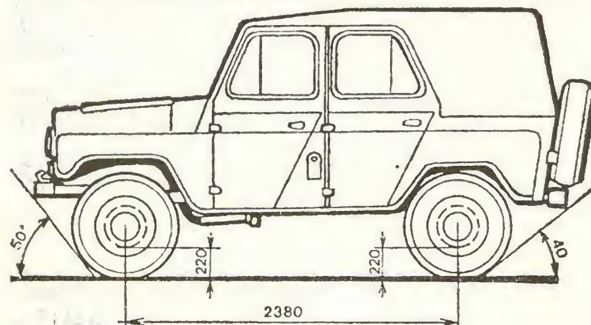
K tomu Vám přejeme mnoho úspěchů!

Ministerstvo národní obrany
Tanková a automobilní správa

1. ZÁKLADNÍ TAKTICKO-TECHNICKÁ DATA

Uljanovský automobilní závod vyrábí tyto typy automobilů UAZ-469:

- UAZ-469, automobil pro speciální účely s odrušeným elektrickým příslušenstvím a s hnacími nápravami se stálou redukcí v kolech,
- UAZ-469 B, automobil pro všechny účely s hnacími nápravami bez stálých redukcí v kolech, bez vyššího stupně odrušení a bez hledacího světlometu,
- UAZ-469 BI a BIE, automobil pro všechny účely s hnacími nápravami bez stálých redukcí v kolech, s vyšším stupněm odrušení elektrické výstroje a s hledacím světlometem; od roku 1978 s teleskopickými tlumiči pérování,
- UAZ-469 B, BI a BIE je terénní automobil se zvýšenou průchodivostí, dvounápravový s oběma nápravami hnacími. Povolené zatížení je 2 osoby a 600 kg nákladu, nebo 7 osob a 100 kg nákladu. Je univerzální.



Obr. 1 UAZ-469 B

Hlavní údaje

Celková hmotnost	2400 kg
Pohotovostní hmotnost	1650 kg
Maximální rychlost	100 km.h^{-1}
Nařízená maximální rychlost	70 km.h^{-1}
Kontrolní spotřeba při plném zatížení a 30 až 40 km.h^{-1} je	10,6 l
Jízdní dosah při kontrolní spotřebě	750 km
Maximální stoupavost s plným zatížením	62 %
Maximální stoupavost s plným zatížením a s přívěsem	36 %
Maximální boční náklon	36 %
Brodivost	0,7 m (sejmout klínový řemen)

Rozměry:

— délka	4025 mm
— šířka	1785 mm
— výška nezatíženého vozidla	2015 mm
— maximální hmotnost přívěsu	850 kg
— maximální hloubka vrstvy sněhu	350 mm

Motor

Typ	UMZ-451 M
Druh	benzínový, čtyřdobý řadový, 4 válce
Vrtání X zdvih	92X92 mm
Objem válců	2445 cm^3
Stupeň komprese	6,7
Maximální výkon	53 kW (72 k) při 4000 ot. za minutu
Maximální moment síly při otáč. 2000 $min.^{-1}$	166,7 N.m
Pořadí zapalování	1 — 2 — 4 — 3
Hmotnost motoru	170 kg
Rozvodový mechanismus	OHV
Mazací soustava	kombinovaná — s olejovou skříní, sacím košem se sítovým čističem, zubovým olejovým čerpadlem, nerozebíratelným plnoprůtokovým čističem oleje a chladičem.
Palivová soustava	s nucenou dodávkou paliva a ohřevem zápalné směsi, se dvěma palivovými nádržemi, hrubým čističem paliva, třípolohovým kohoutem, jemným čističem paliva, dopravním čerpadlem, karburátorem K 124 nebo 129 a s čističem vzduchu.
Chladicí soustava	kapalinová, nucená, přetlaková, s chladičem s přetlakovou uzávěrkou, termostatem, čerpadlem chladicí kapaliny a ventilátorem.

Převodné ústrojí

Spojka	suchá, třecí, jednokotoučová, s obvodovými pružinami, mechanickým vypínáním.
Převodovka	mechanická, čtyřstupňová, s jedním stupněm vzad a s blokovanou synchronizací 3. a 4. převodového stupně.
Přídavná převodovka	dvoustupňová; zařazení terénního stupně je umožněno až po zapojení pohonu přední nápravy.
Spojovací hřídele	jsou dva, jeden — zúžený — pro pohon přední nápravy pod skříní spojky; druhý — pro pohon zadní nápravy — zhotovený z tenkostěnné trubky.
Rozvodovky	dvě, s jednoduchým stálým převodem, s kuželovým diferenciálem bez uzávěrky diferenciálu.

Podvozek

Pérování	čtyřmi půleliptickými listovými pery; přední má 8 listů, zadní 9 listů. Všechna kola mají dvoučinné kapalinové pákové tlumiče, od roku 1978 dvoučinné teleskopické tlumiče.
Řízení	mechanické, šnekové s dvojitou kladkou. Má nastavitelné samoseřizovací kulové čepy.

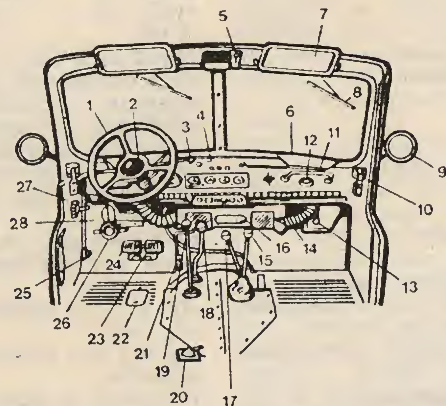
Kola, pneumatiky	kola jsou disková, lisovaná s prohloubeným ráfkem. Pneumatiky nízkotlaké rozměru 8,40 — 15.
Brzdy	provozní je kapalinová jednookruhová, vpředu obě čelisti náběžné. Parkovací brzda mechanická, ruční, čelisťová, převodová.
Nápravy	zadní je tuhá, skříň rozvodovky je dělená svisle. Přední — řídicí nesymetrická s možností odpojení pohonu předních kol v náboji při jízdě po silnici a při dobrých adhezních podmínkách. Při jejich odpojení se nesmí řadit pohon přední nápravy. V terénu jezdit vždy se zařazeným pohonem přední nápravy.

Elektrická výstroj

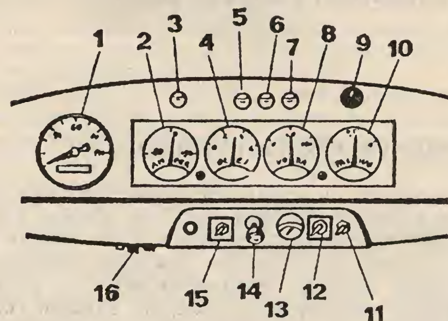
Akumulátor	ukostřený mínus pól, 12 V 54/60 Ah s odpojovačem akumulátoru.
Alternátor	G-250 El s vestavěným usměrňovačem, výkon 350 W (28 A, 12 V).
Regulační relé	tranzistorové, bezkontaktní, typu BR 350. Provádí se jen kontrola přívodu napětí.
Spouštěč	s elektromagnetickým vysouváním pastorku, výkon 1,03 kW (1,4 k).

Zapalování u typu B — nestíněné	rozdělovač R 119 levotočivý s odstředivým a podtlakovým regulátorem předstihu, zapalovací svíčky 14 — 7, sovětské A-14U.
Zapalování u typu BI, BIE — stíněné	regulátor R 103 — stíněný s odstředivým a podtlakovým regulátorem předstihu, odrušovací filtr FR-82-F, stíněné zapalovací svíčky typ ZZ SN 302 AU CHL 2-3 sovětské.
Pojistky	tlačítková pro světla, tři tavné pro příslušenství.
Zapalovací cívka — nestíněná	typ B 115 s předřadným odporem,
— stíněná	typ B 5 A s předřadným odporem.
Vytápění vozidla	vzduchem procházejícím výměníkem tepla zapojeným do chladicí soustavy.

Ovládací ústrojí vozidla — znázorněno na obrázku 2.
Přístrojová deska řidiče — znázorněna na obrázku 3.



Obr. 2 Ovládací ústrojí vozidla:
1 — volant, 2 — tlačítko houkačky, 3 — přepínač směrových světel, 4 — přístrojová deska, 5 — vypínač stěračů, 6 — ofoukávání předních skel, 7 — sluneční clona, 8 — raménko stěrače, 9 — zpětné zrcátko, 10 — závěr rámu předních skel, 11 — držadlo pro spolujezdce, 12 — lampička, 13 — táhlo větracího otvoru, 14 — přívod vzduchu k nohám, 15 — řazení předního pohonu, 16 — kryt topení, 17 — řazení redukce, 18 — řadicí páka rychlostí, 19 — páka ruční brzdy, 20 — přepínání palivových nádrží, 21 — pedál akcelerátoru, 22 — přístup k hlavnímu brzdovému válci, 23 — brzdový pedál, 24 — spojkový pedál, 25 — noční přepínač světel, 26 — pedál ostřikovače skel, 27 — ovládání žaluzií chladiče, 28 — vypínač ukostření akumulátoru



Obr. 3 Přístrojová deska:
1 — rychloměr, 2 — ampérmetr, 3 — táhlo spouštěcí klapky, 4 — tlakoměr oleje, 5 — kontrolní svítilna kritického tlaku kapaliny, 6 — kontrolka směrových světel, 7 — teploměr chladicí kapaliny, 8 — kontrolní svítilna kritické teploty chladicí kapaliny, 9 — palivoměr, 10 — táhlo škrticí klapky karburátoru, 11 — spínač svítilny pro čtení map, 12 — přepínač ukazatele množství paliva, 13 — spínací skříňka, 14 — hlavní přepínač světel, 15 — přepínač elektromotoru topení, 16 — tlačítko jističe v obvodu osvětlení

2. PŘEJÍMÁNÍ TECHNIKY, VAŠE POVINNOSTI A POVINNOSTI VELITELE VOZU

2.1. POSTUP PŘI PŘEVZETÍ VOZIDLA

Po nastoupení vojenské základní služby jste absolvoval krátkodobý řidičský kurs, ve kterém jste byl obeznámen se zásadami provozu a ošetřování automobilní techniky. Několika krátkými poznámkami vám chceme usnadnit přechod ze školy do praxe.

Přejímání techniky se provádí na základě rozkazu velitele útvaru slavnostním způsobem za přítomnosti velitelů. Předtím však proběhne vlastní převzetí vozidla, které řídí velitel jednotky, jeho zástupce pro technické věci nebo technik roty.

Co to znamená pro vás — pro řidiče?

Seznámit se s provozním sešitem vojenské techniky, porovnat stav tachometru se zápisem ujetých kilometrů v provozním sešitě, zjistit počet kilometrů do opravy a do nejbližšího technického ošetření. Tím získáte celkový přehled o technickém stavu vozidla. Nezapomeňte na pomůcky a vybavení, které musí u vozidla být podle vyhlášky FMD o podmínkách provozu na pozemních komunikacích, zejména záložní svíčka, sada předepsaných žárovek, pojistky, vlečné lano, výstražný trojúhelník, klíč na matice kol, zvedák, měřič tlaku vzduchu a lékárnička.

S vozovou dokumentací jste se tedy seznámil, převzal jste i nářadí a záložní součástky. Zbývá samotné vozidlo.

Pokusíme se vám dát stručný návod, jak v tomto případě postupovat.

Nejprve proveďte vnější prohlídku vozidla! Překontrolujte jeho čistotu, vzhled, úplnost karosérie a stav pneumatik! Každou závadu si poznamenejte!

Prověřte otevírání a zavírání dveří, činnost zámků a kvalitu těsnění! Přesvědčte se o množství pohonných hmot v nádržích, množství chladicí kapaliny a oleje v jednotlivých skupinách!

Jestliže nebyly při vnější a vnitřní prohlídce vozidla zjištěny závady, je možno spustit motor. Při spouštění a prohřívání motoru se zaměřte na údaje kontrolních přístrojů (mazání, dobíjení), pravidelnost chodu motoru, klepání atp.!

Činnost celého vozidla prověřte krátkou jízdou! Abyste během jízdy dosáhl i normálního zahřátí všech skupin vozidla, musí být délka zkušební trati 3 až 5 kilometrů. Při zkušební jízdě sledujte spolehlivost ovládání vozidla (řízení, spojka, brzdy), snadnost řazení jednotlivých převodových stupňů, předního pohonu a terénního chodu! Zároveň sledujte činnost kontrolních přístrojů!

Po jízdě pokračujte v kontrole vozidla! Zaměřte se na stupeň zahřátí a těsnosti částí podvozku a jednotlivých skupin palivového, mazacího a chladicího ústrojí!

Všechny zjištěné závady si poznamenejte a hlaste svému veliteli nebo technikovi, který zabezpečí jejich odstranění.

Dbejte, aby vozidlo, které přebíráte, bylo po všech stránkách v naprostém pořádku!

Podle seznamu překontrolujte příslušenství vozidla, jeho čistotu, úplnost a použitelnost! Pečlivě přebírejte kus po kuse — nejlépe, když je příslušenství rozloženo před vozidlem. Poškozené a neúplné věci vám musí vyměnit, chybějící si poznačte a žádejte jejich doplnění!

Po skončení vlastní přejímky provede technik záznam o předání vozidla do vozové dokumentace. Vy svým podpisem převzetí potvrdíte. Od tohoto okamžiku za vozidlo přebíráte odpovědnost a stáváte se skutečným vojenským řidičem.

Pro úplnost je ještě třeba uvést, že převzetí řízení techniky bez jejího předchozího předání je možné jen při organizovaném výcviku v řízení a v případě, hrozí-li nebezpečí z prodlení (živelní pohroma, ohrožení lidských životů, bojový poplach apod.), a to jedině řidičům, kteří znají pravidla jejího provozu, absolvovali výcvik pro daný druh a typ techniky a mají k tomu předepsané oprávnění. Převzetí musí být zaznamenáno v jízdním rozkaze, v rubrice „Zvláštní sdělení" a podepsáno přejímajícím.

2.2. POVINNOSTI ŘIDIČE

Jako řidič jste podřízen veliteli jednotky. Odpovídáte za udržování vozidla v dobrém technickém stavu, ve stálé pohotovosti k jízdě, za úplnost a použitelnost veškerého nářadí, výstroje, za hospodárnost a dodržování pravidel silničního provozu.

Vaše povinnosti lze rozdělit do dvou skupin:

- základní povinnosti,
- odborné povinnosti, které vyplývají z funkce vojenského řidiče.

Základní povinnosti

Tyto povinnosti vyplývají ze základních řádů a vztahují se na vás jako na každého vojáka ČSLA. Mezi ně patří:

- znát, správně a svědomitě plnit požadavky vojenských řádů a předpisů,
- zdokonalovat své vojenské a politické znalosti,
- dokonale ovládat a ošetřovat bojovou techniku,
- důsledně plnit vojenskou přísahu, být ukázněný, čestný, pravdomluvný, smělý a nešetřit svých sil při plnění vojenských povinností,
- cílevědomě získávat návyky potřebné pro soudobý boj, zvláště smělost, houževnatost, iniciativu, vytrvalost a všestrannou fyzickou připravenost,

- přísně střežit vojenské a státní tajemství,
- dodržovat pravidla vojenské zdvořilosti,
- dodržovat pravidla osobní hygieny a být vždy ustrojen podle předpisu,
- přísně dodržovat bezpečnostní opatření,
- bez odmluv, přesně a včas plnit rozkazy a nařízení velitelů.

Odborné povinnosti

a) všeobecné:

- znát konstrukci přidělené techniky, pravidla a zvláštnosti jejího provozu,
- znát jízdní vlastnosti svého vozidla a umět je v plném rozsahu využívat,
- udržovat techniku, její výstroj a výbavu ve správném technickém stavu a čistotě, dbát na její neustálou bojovou pohotovost za všech podmínek a bránit jejímu poškození,
- znát lhůty a rozsah ošetřování techniky, normy spotřeby PHM, normy životnosti pneumatik, normy proběhu mezi jednotlivými opravami a starat se o jejich dodržování,
- znát umístění techniky v parku, cesty výjezdu při bojovém poplachu a činnost při požáru,
- znát způsoby nakládání a upevnění přiděleného typu techniky na železniční vagóny,
- znát pravidla silničního provozu a soustavně si je opakovat,
- dodržovat pravidla hospodárného a bezpečného provozu,
- umět včas rozpoznat a rychle opravit závady, zejména v polních podmínkách a podávat o nich včas hlášení;

b) povinnosti před výjezdem:

- osobně se připravit na jízdu, tj. dostatečně si odpočinout a připravit si předepsanou dokumentaci,
- správně se obléknout,

• osobně připravit vozidlo na jízdu, provést kontrolní prohlídku před výjezdem podle platných technologických postupů,
• přesně vyplnit jízdní rozkaz,
• při nakládání dohlížet na správné uložení a rovnoměrné rozmístění materiálu, dbát, aby nedošlo k přetížení vozidla,
• plní-li řidič přepravní úkol sám, musí převzít naložený materiál podle obsahového listu a v pořádku jej předat příjemci.

c) povinnosti během jízdy:
• za všech podmínek bezpečně řídit přidělenou techniku,
• za jízdy neustále kontrolovat měřicí přístroje a nedovolit překročení maximálních hodnot,
• dodržovat předepsanou osu přesunu,
• dodržovat stanovené zastávky a v jejich průběhu provést kontrolní prohlídku, zkontrolovat úplnost a uložení nákladu a upevnění bočnic; o výsledku podat hlášení veliteli vozidla,
• neodevzdávat řízení vozidla neoprávněným osobám bez rozkazu od přímého nadřízeného a bez záznamu na jízdním rozkaze, kromě případů přezkušování technického stavu kontrolními orgány,
• včas oznámit veliteli vozidla okolnosti, které mu brání bezpečně řídit techniku,
• přesně, pravdivě a čitelně vyplňovat záznamy o jednotlivých jízdách v jízdním rozkaze,
• při jízdě mít při sobě vojenskou knížku, řidičský průkaz, jízdní rozkaz, směrnice pro postup při dopravní nehodě a arch čistého papíru,
• dbát pokynů orgánů vojenské pořádkové služby a orgánů VB a na výzvu kontrolních orgánů zastavit, vystoupit z vozidla, představit se, předložit osobní doklady a doklady techniky ke kontrole, při kontrole provádět úkony požadované kontrolním orgánem a poskytovat mu pravdivé informace, které vyžaduje,

• závady, zjištěné kontrolními orgány, po návratu hlásit dozorčímu parku a při denním hlášení veliteli jednotky,
• nehodu techniky okamžitě hlásit VB a vlastnímu útvaru, bez ohledu na výši vzniklé škody a postupovat v souladu s pravidly silničního provozu a vydanými směrnicemi;

d) povinnosti po návratu do parku:
• ohlásit příjezd dozorčímu parku a ohlásit mu průběh jízdy, popřípadě nedostatky zjištěné kontrolními orgány,
• hlásit veliteli jednotky závady, které vznikly na vozidle během používání, a odevzdat mu správně vyplněný a uzavřený jízdní rozkaz,
• provést v úplném rozsahu a kvalitně každodenní ošetření vozidla podle stanoveného technologického postupu,
• zagarážovat vozidlo.

2.3. POVINNOSTI VELITELE VOZIDLA

Úkoly s vozidlem nebudete často plnit samostatně, ale budete mít velitele vozidla, kterému z této funkce vyplývá řada povinností. Bude dobré se i s těmito povinnostmi seznámit.

Velitel vozidla se určuje pro každé vozidlo jednotlivě. Při použití techniky k plnění úkolů spojených s kulturním a sportovním vyžitím vojáků se určuje velitel, který vydává rozkaz k přesunu techniky. Nebyl-li velitel vozidla určen jmenovitě, stává se jím voják, který je funkcí nebo hodností nejvyšší. Je podřízen veliteli, který jej do funkce určil. Je nadřízen všem osobám ve vozidle přepravovaným. Jeho místo za jízdy je v kabině vozidla nebo na místě určeném pro velitele vozidla. Při přepravě osob na technice si určuje velitel svého zástupce. Ten sedí při přepravě

nákladními auty na pravém předním sedadle ložné plochy, a pokud mu velitel vozu neurčí jiné úkoly, odpovídá za kázeň a chování osob na ložné ploše.

A nyní již k vlastním povinnostem velitele vozu.

Velitel vozidla je povinen:

a) před jízdou:

- přesvědčit se, je-li řidič řádně připraven a vybaven ke splnění úkolu,
- překontrolovat počet osob na vozidle a určit jejich rozmístění, nedovolit nasednutí většího počtu osob, než je předepsáno,
- nedovolit přetížení vozidla nad stanovenou únosnost,
- překontrolovat správnost uložení a upevnění nákladu, výstroje a ostatního pomocného materiálu,
- určit svého zástupce a stanovit mu úkoly;

b) za jízdy:

- zabezpečit dodržení předepsaného směru jízdy,
- použít techniku jen k plnění úkolů stanovených rozkazem,
- zabezpečit kázeň přepravovaných osob a osádky, zejména dodržovat ustanovení platných předpisů o hromadné dopravě osob,
- umožnit řidiči plnit ustanovení odborných předpisů, nařízení a směrnic platných pro provoz techniky,
- zabezpečit organizaci, regulaci a kázeň při zastávkách,
- během jízdy poskytnout řidiči dostatečný odpočinek,
- dbát na dodržování zákazu požívání alkoholických nápojů během celé doby plnění přepravního úkolu,
- včas a přesně hlásit vznik nehody techniky,
- během přepravy dbát pokynů orgánů VB, pořádkové služby, TAI a dalších orgánů, které jsou oprávněny zastavovat nebo kontrolovat vojenskou techniku,
- při poruše vozidla zabezpečit regulaci objíždějících

vozidel a určit opatření k rychlému odstranění poruchy,
- po splnění i dílčích úkolů správně uzavírat jízdní rozkaz;

c) za zastávek:

- zabezpečit regulaci objíždějících vozidel,
- dbát, aby se osádka po sesednutí zdržovala výhradně na pravé straně vozovky nebo v určeném prostoru mimo komunikaci,
- dbát, aby řidič provedl kontrolní prohlídku v plném rozsahu, a převzít hlášení o jejím výsledku,
- v případě, že neplní úkol samostatně, předat hlášení nadřízenému veliteli,
- zabezpečit odpočinek řidiče;

d) po ukončení jízdy:

- uzavřít jízdní rozkaz čitelným podpisem, uvést místo, datum, hodinu a poslední stav tachometru (podle předtisku v jízdním rozkaze),
- dát řidiči pokyny pro další činnost,
- hlásit závady a události, které vznikly během používání techniky nadřízenému veliteli.

Chceme vás také upozornit na jednu závažnou věc. Pokud velitel vozidla naruší vaši odbornou činnost, nebo vám neumožní v plném rozsahu plnit povinnosti, nese plnou odpovědnost za následky, které by tím vznikly. Pamatujte si však, že za bezpečnost provozu odpovídáte především vy sám.

3. PROSTŘEDÍ, VE KTERÉM BUDETE ČASTO PRACOVAT

Jste v novém prostředí s množstvím starostí o ubytování, vystrojování — navíc s odpovědností za převzaté vozidlo. Na koho se obrátit s prvními dotazy?

Přirozeně na velitele družstva, čety, popřípadě roty a po odborné stránce na technika roty. Seznámí vás s parkovou službou, ukáže vám technickou opravnu útvaru (TOP) a technickou ošetřovnu vozidel (TOV) i jejich vybavení a poradí vám, jakým způsobem budete vyjíždět s vozidlem při bojovém poplachu (BoPo).

Výjezd při BoPo — společně s celou jednotkou — vám velitel přesně popíše; budete jej nacvičovat po celou dobu vojenské služby. Při nácviku BoPo se také podrobně seznámíte s parkem útvaru.

Co je to park?

Park je ohraničený a střežený prostor zařízený k uložení, ošetřování a opravám tankové a automobilové, dělostřelecké a jiné techniky.

Celkový provoz parkové služby musí zabezpečovat:

- ošetřování techniky,
- včasné a správné provádění oprav techniky,
- uložení a ošetření výstroje a příslušenství vyňatého z techniky,
- uložení techniky, která není plánována do používání,
- správnou přípravu techniky určené k používání, zvláště v zimě, při dodržení ošetřovacích norem, stanovené technologie a lhůt pro uvedení jednotek do bojové pohotovosti,
- rychlý a snadný výjezd techniky při poplachu v každé denní a noční době,
- organizovaný vstup osob do parku a přesný režim v přístupu k technice,
- střežení a bezpečnost techniky a uloženého materiálu,
- bezpečnost práce a protipožární ochranu objektů a uložené techniky,
- správnou cirkulaci techniky v parku,
- udržení a provádění oprav všech objektů a zařízení v parku,
- osvětlení prostoru parku a všech jeho objektů.

Z uvedeného vyplývá, že park techniky musí zabezpečovat řadu činností, a to nelze bez správného uspořádání a správného režimu. Dále si o tom něco řekneme.

Parky se dělí na **stálé a polní.**

Stálé parky

Stálé parky se zřizují v místech stálé posádky útvaru a ve vojenských výcvikových prostorech (v táborech); vozidla a jiná technika jsou v uzavřených garážích nebo pod přístřešky.

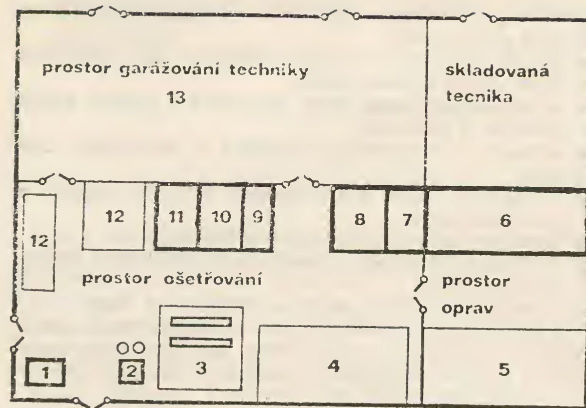
Park by měl obsahovat tyto části:

- prostor pro ošetřování a opravu techniky,
- prostor pro garážování, uložení a skladování techniky.

Oba prostory mají být od sebe odděleny plotem. Protože již víte, kde máte zagarážované vozidlo a jak s ním budete vyjíždět při BoPo, nemusíme se prostorem garážování dále zabývat.

Bude vás však jistě zajímat prostor pro ošetřování a opravy techniky. Pro vaši orientaci vám základní prvky tohoto prostoru přiblíží obr. 4.

Park se dělí na jednotlivé úseky, které se přidělují



Obr. 4 Části parku:
1 — stanoviště dozorčího parku a náčelníka KTS; umisťuje se u vjezdu do parku tak, aby byl výhled do obou prostorů parku; zde hlásíte příchod, výjezd a návrat do parku, vyžadujete provedení KTS, 2 — sklad pohonných hmot a mazadel k zabezpečení plynulého příjmu, výdeje a uskladnění všech druhů PHM i ostatních provozních hmot a materiálů, 3 — zařízení pro mytí techniky (hrubá očista, umytí, dočištění a osušení), 4 — odstavná plocha pro ošetřování techniky: a) ke každodennímu ošetření s návazností na technickou ošetřovnu vozidel, b) ke každodennímu ošetření, kontrolní prohlídce a odstranění závad z jízdy s následujícím přesunem na odstavnou plochu pro techniku v provozu, 5 — technická ošetřovna ke každodennímu ošetření techniky, 6 — technická opravna k provádění technického ošetření a běžných oprav techniky, 7 — odstavná plocha pro techniku připravenou k opravě; zde se umisťuje technika, u níž se v provozu vyskytly takové závady a poruchy, které nelze v průběhu každodenního ošetření odstranit, 8, 9, 10, 11 — další prvky parku, s nimiž se postupně seznámíte — jako nabíjecí stanice, sklad tankového a automobilního materiálu, hygienická zařízení apod., 12 — odstavná plocha pro vozidla v provozu po ošetření a kontrolní prohlídce; po příjezdu zde garážují vozidla, která druhý den pokračují v provozu, 13 — prostor pro garážování, uložení a skladování techniky; v tomto prostoru smí garážovat jen technika v dobrém technickém stavu, připravená k rychlému použití.

jednotkám. Velitelé jednotek pak odpovídají za pořádek, udržování objektů a úseků parků jim přidělených.

Polní parky

Jak již z názvu vyplývá, budují se polní parky při dočasném rozmístění vojsk v poli. Zřizují se zpravidla pro každou jednotku. Musí, stejně tak jako stálý park, zabezpečovat rychlý a snadný výjezd vozidel.

Polní park nemá zpravidla žádná stálá zařízení k ošetřování a opravám. K tomu se používají dílenské pojízdné prostředky pro ošetřování a opravy techniky, které zajíždějí vždy k technice.

Chod vnitřní služby v parku

Vidíme, že park je důležitou částí útvaru. Je v něm uložena veškerá technika, denně tam pracuje značný počet jednotek, vyjíždí a vrací se mnoho vozidel, která se zde ošetřují a opravují. Všechna činnost v něm musí být uspořádána tak, aby jej v případě bojového poplachu jednotky opustily organizovaně a co nejrychleji. Proto velitel útvaru vyhlašuje svým rozkazem vnitřní řád a rozvrh prací v parku. Rozkaz je závazný pro všechny příslušníky útvaru. Z toho tedy vyplývá, že vstupovat do parku a pracovat v něm v době, která není stanovena rozkazem, je možno jen se svolením velitele útvaru.

O hladký provoz pečuje určený dozorčí parku se svými pomocníky.

Jejich základní povinnosti jsou:

- organizovat vstup osob do parku,
- organizovat výjezd, návrat, ošetřování a garážování techniky, vydávání a ukládání klíčů,
- kontrolovat činnost řidičů při práci,
- dohlížet na bezpečnost práce, zejména dodržování pravidel protipožární ochrany,
- zajišťovat rychlý výjezd techniky při vyhlášení bojového poplachu.

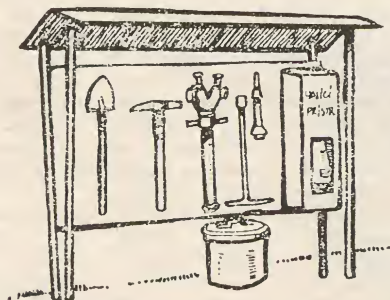
Požární ochrana v parku

Jak již bylo řečeno, zvláštní pozornost si zasluhuje požární ochrana prostoru parku. Zajisté vám nemusíme zdůrazňovat, že v parku má co hořet, a to velmi intenzívně. Proto pozor na požár!

Požár může vzniknout:

- manipulací s otevřeným ohněm na nevhodném místě (např. při doplňování PHM),
- od nedopalků cigaret,
- skladováním opotřebených PHM a znečištěných hadrů v garážích nebo za garážemi a kouřením v těchto prostorech,
- od poškozené elektroinstalace apod.

V každém parku jsou proto vybudovány protipožární přístřešky (obr. 5) a na vybraných místech pověšeny hasicí přístroje, které jsou vhodné zejména pro hašení tekutých hořlavin a elektrického zařízení.



Obr. 5 Prostředky protipožární ochrany

Proto se co nejdříve seznamte s tím, kde jsou prostředky protipožární ochrany v parku rozmístěny a jak se zachází s jednotlivými hasicími přístroji (obr. 6)! V případě požáru by na to bylo již příliš pozdě.





Obr. 6 Použití hasicích přístrojů:
A — ruční hasicí přístroj pěnový: 1 — vystřikovací trubice, 2 — rukojeť, B — ruční hasicí přístroj sněhový: 2 — rukojeť, 3 — uzavírací ventil, 4 — sněhová proudnice

Zásady pro vstup do parku

Důstojníci a praporčíci vlastního útvaru mohou v době vyhrazené pro práci vstupovat do parku pouze po předložení průkazky opravňující ke vstupu. Poddůstojníci a vojáci, přicházející do parku ze služebních důvodů jednotlivě, mohou být do parku vpuštěni na jednorázové propustky podepsané zástupcem velitele útvaru pro technické věci nebo autonáčelníkem. Jinak mají vojáci přístup do parku pouze ve tvaru pod velením určeného velitele.

Osoby, které nejsou příslušníky útvaru, mohou vstupovat do parku pouze se souhlasem velitele útvaru v doprovodu určeného funkcionáře.

Vy jako řidič, v případě že se připravujete na výjezd, můžete vstoupit do parku na základě předložení platného jízdního rozkazu. Pochopitelně že se můžete pohybovat jen v prostoru, kde máte vozidlo uloženo.

Důležitým ustanovením je i ustanovení o ukládání

klíčů, neboť způsob jejich ukládání a výdej musí umožňovat včasné vyjetí vozidel z parku, ale zároveň musí vyloučit jejich zneužití.

Proto se klíče ukládají takto:

- klíče ke spínacím skříňkám a ke dveřím vozidel: jedna souprava se ukládá u dozorčího parku, druhá u dozorčího roty (praporu oprav) v zapečetěné skříňce společně s jízdními rozkazy pro případ vyhlášení poplachu,
- klíče od vstupních vrat, místností a budov parku: jedna souprava u dozorčího parku, druhá u dozorčího útvaru v zapečetěné skříňce.

Tento systém umožňuje v případě nutnosti snadný kontrolovatelný přístup do jednotlivých objektů parku a vozidel.

Věřte, že správné uložení klíčů se již v mnoha případech vyplatilo!

Výjezd techniky z parku

Výjezd je povolen pouze na základě platného jízdního rozkazu. Před výjezdem se hlásíte jako řidič u dozorčího parku a předložíte mu jízdní rozkaz ke kontrole. Dozorčí prověří, je-li vám vozidlo přiděleno, je-li výjezd v plánu, který schválil velitel útvaru, a je-li jízdní rozkaz správně vyplněn. Pokud je vše v pořádku, povolí vám připravit vozidlo k výjezdu. Vozidlo si překontrolujete a odjedete z místa garážování na plochu ke kontrolní prohlídce náčelníkem KTS.

Po prohlídce si překontrolujte, máte-li předepsanou dokumentaci k provozu vozidla (vojenskou knížku, řidičský průkaz, pracovní sešit řidiče, směrnice pro případ nehody techniky, čistý papír a tužku) a jízdní rozkaz!

Před vlastním výjezdem se opět hlásíte u dozorčího parku, který zkontroluje vaše doklady a prověří celkovou připravenost vozidla na jízdu. Je-li vše v pořádku, povolí výjezd a provede zápis ve své dokumentaci.

Vozidla, která nejsou uvedena v plánu výjezdu, mohou ve výjimečných případech odjet z parku se souhlasem velitele útvaru.

Návrat techniky do parku

Budete postupovat podobně jako při výjezdu. Před vjezdem zastavíte, ohlásíte příjezd dozorčímu parku, včetně událostí, které se v průběhu jízdy staly (např. dopravní přestupek, poškození vozidla, kontrola TAI apod.).

Dozorčí zaznamená váš návrat ve své dokumentaci a vpustí vás do parku.

Zde — po prohlídce vozidla náčelníkem kontrolní technické stanice — je na vyhrazené ploše ošetříte a odstraníte všechny případné závady. Poruchy, které nemůžete odstranit vlastními prostředky, nebo je odstranit neumíte, hlásíte veliteli jednotky, nebo po zaměstnání dozorčímu parku. Ten rozhodne o rozsahu ošetření a z hlediska bojové pohotovosti o dalším možném postupu.

Po ošetření vozidla a doplnění pohonných hmot a maziv převezme dozorčí parku vozidlo na místě určeném ke garážování. Potom vám dovolí odejít z parku.

Technika neošetřená nebo poškozená, jejíž technický stav neodpovídá stanoveným požadavkům, se ponechává na odstavné ploše až do ošetření nebo odstranění závad.

Po ukončení prací v parku musí být všechny místnosti i prostory parku uvedeny do naprostého pořádku. Dozorčí parku převezme od velitelů jednotek zapečetěné garáže, techniku a výzbroj uloženou na volném prostranství a pod přístřešky. Po kontrole a zapečetění místností a objektů, které byly otevřeny, předá park veliteli stráže ke střežení.

4. CO A JAK PŘI NEHODĚ TECHNIKY

Jistě bychom všichni byli nejraději, kdyby pojem „nehoda techniky" mohl být z motoristického slovníku vyškrtnut. Skutečnost je však bohužel jiná, a proto nezbývá než vycházet z faktu, že statistika dopravní nehodovosti ve světě i u nás je stále velmi otřesná. Nelze-li tedy nehodám techniky úplně zabránit, učiňme alespoň všechno pro to, aby jejich následky byly co nejmenší. A právě to je smyslem následujících pokynů, upozornění a rad, které by měl mít každý řidič neustále na paměti.

Stal jste se vojenským řidičem. Svoje úkoly v průběhu vojenské služby budete plnit za velmi obtížných podmínek, které jsou mnohonásobně obtížnější, než s jakými se setká řidič z povolání v civilním provozu. Přitom si však musíte plně uvědomit, že řidičský průkaz máte krátkou dobu a nemáte dosud dostatek praktických zkušeností a návyků v řízení motorových vozidel. Ty se získávají jedině dlouholetou praxí. Zkušenosti z vojenského provozu ukazují, že po ukončení krátkodobých kursů nastává období zvýšené nehodovosti. To především proto, že i po absolvování kursu nedovedete ještě správně předvídat a přizpůsobovat své jednání tak, aby vždy odpovídalo vašim schopnostem, technickým vlastnostem vozidla a konkrétní situaci a stavu jízdní dráhy.

V této době se jako řidič dopouštíte nevědomky chyb, které vedou k vytváření nebezpečných situací.

Postupně, jak získáváte řidičskou praxi, roste vaše sebevědomí a získáváte pocit, že jste vozidlo plně ovládl. Ale pozor! Tato představa je mylná. Správné návyky získáte až po ujetí zhruba 15—20 tisíc kilometrů. Opět statistika ukazuje, že na počátku druhého roku základní služby křivka nehodovosti znovu stoupá. Z toho je vidět, že ani po roce jste se plně s vozidlem nesžil. I nadále je nutná opatrnost.

Převážná většina řidičů se snaží jezdit bezpečně v rámci pravidel silničního provozu. Jsou mnohé příčiny, které tuto dobrou snahu maří. Největší počet nehod, které zavinili řidiči motorových vozidel, způsobuje nepřiměřená rychlost, nedání přednosti v jízdě, nesprávné předjíždění, nedodržování bezpečné vzdálenosti a konečně vliv alkoholu. Vy se budete jistě těmto příčinám vyhýbat. Může se vám však stát, že budete jedním z účastníků nehody, ať už přímo, nebo jako svědek.

Vzhledem k tomu, že s podobnou situací nemáte zkušenosti, dáme vám několik rad, jak se zachovat a jak postupovat.

Nejprve si musíme ujasnit, co to nehoda techniky vlastně je. Nehodou tankové nebo automobilní a speciální techniky na tankovém nebo automobilním podvozku je každá objektivně zjistitelná škoda nebo újma na zdraví, která vznikla pohybem techniky na komunikaci nebo terénu.

Nehoda techniky, při které došlo k usmrcení, těžkému zranění osob nebo úplnému zničení techniky, se zároveň eviduje jako mimořádná událost.

Dojde-li k nehodě techniky, zachovejte klid, rozvahu a vystupujte ukázněně tak, jak vám ukládají řády ČSLA! Nepřete se s účastníky nehody o vině a různých okolnostech, o tom rozhodnou kvalifikované orgány na základě komplexního zhodnocení výsledků šetření. Nezavazujte se poškozeným, že jakýmkoliv způsobem nahradíte způsobenou škodu! Tyto záležitosti řeší vojenská správa (popřípadě Československá státní pojišťovna) podle platných právních norem.

Při každé nehodě techniky dodržte tento postup:

1. Vozidlo do vyšetření ponechte v původním postavení, s ničím nehýbejte, ponechte ovládací mechanismy v poloze, ve které byly při nehodě, postarejte se o zachování stop vozidel, poznamenejte si údaje o svědcích nehody!

2. Poskytněte podle svých schopností potřebnou první pomoc zraněným osobám a neprodleně přivolejte odbornou lékařskou pomoc!

3. Zabezpečte regulaci provozu, aby nedošlo k dalším nehodám!

4. Přivolejte orgány SNB nebo požádejte řidiče projíždějících vozidel nebo kolemjdoucí osoby o jejich přivolání. Zprávu o nehodě podejte telefonicky přímo, nebo prostřednictvím nejbližší posádky veliteli vašeho útvaru!

Při vzniku nehody uvnitř vojenského objektu hlaste nehodu ihned svému veliteli, který provede další opatření!

5. Do příchodu vyšetřujících orgánů vyplňte podle uvedeného vzoru záznam o nehodě! Na požádání jej dejte v průběhu šetření vyšetřujícím orgánům k dispozici, potom jej předejte svému veliteli!

6. Vyšetřujícím orgánům poskytněte pravdivé informace o vzniku a okolnostech nehody! Přitom zachovávejte vojenské tajemství, uvádějte jen krycí číslo útvaru!

7. Po skončení vyšetřování zabezpečte vojenskými prostředky vyproštění vozidla a jeho odsun k vlastnímu nebo nejbližšímu útvaru! Jestliže musíte poškozené vozidlo opustit, uzamkněte jej, není-li to možné, vezměte z vozidla ruční zbraň, munici a doklady!

Zachováte-li tento postup, pak tuto situaci zvládnete velmi dobře a zároveň budete mít i dostatek podkladů k objektivnímu vyšetření této nepříjemné události.

A ještě jednu radu na konec. Bylo by velice vhodné, abyste se ve volném čase seznámil s nejdůležitějšími zásadami poskytování první pomoci. Vždyť nikdo nikdy neví, kdy může být prospěšný třeba sobě, kamarádům nebo i svým nejbližším. Včasným poskytnutím první pomoci může se často zachránit i život.

Záznam o nehodě techniky

Datum:	Hodina:	Místo:

Svědkové nehody:

Jméno a příjmení:	Bydliště:	Vozidlo SPZ:

Údaje o vozidlech, řidičích a vozovce.

a) vlastního vozidla | b) cizího vozidla

Druh vozidla:	Značka:	Ev. č.:	Druh vozidla:	Značka:	SPZ:

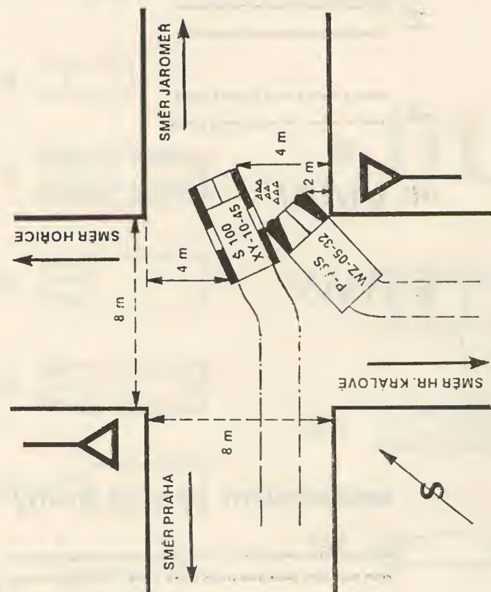
a) vlastního vozidla	b) cizího vozidla
Hodnost, jméno a příjmení řidiče:	Příjmení a jméno řidiče:
Vojenský útvar:	Majitel vozidla:
Převážené osoby, stav, zranění:	Převážené osoby, stav, zranění:
Rozsah poškození: Škoda odhadem Kčs	Rozsah poškození: Škoda odhadem Kčs

Druh vozovky:	Povrch vozovky:	Stav vozovky:	Šířka vozovky:

Okolnosti (příčiny) nehody:

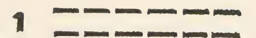
Vyšetřování prováděl: OO-VB:	**Vojenský orgán:** VÚ:

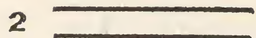
Na zadní stranu zhotovte jednoduchý náčrt nehody (podle vzoru na obr 7, 8, 9 za použití znaků na obr. 9):

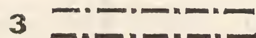


Obr. 7 Příklad nákresu autonehody

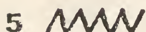
stopy

1 

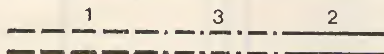
2 

3 

4 

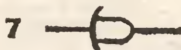
5 

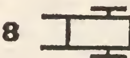
sestavování brzdné dráhy

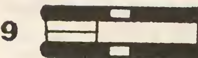


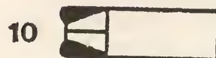
Obr. 8 **Znaky pro** pořizování stop: 1 — jízda, 2 — **blokování**, 3 — kola se otáčela, 4 — **smyk**, 5 — boční smyk. Znaky pro sestavení brzdné **dráhy**: 1 — jízda, 2 — blokování, 3 — kola se otáčela

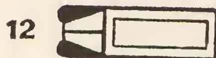
6 

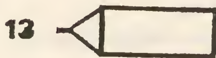
7 

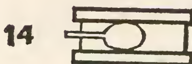
8 

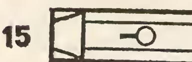
9 

10 

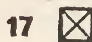
12 

13 

14 

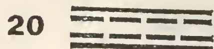
15 

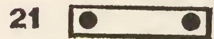
16 

17 

18 

19 

20 

21 

22

23

24

25

26

27

28

29

30

Obr. 9 Ostatní znaky:
6 — jízdní kolo, 7 — motocykl, 8 — ruční vozík, 9 — osobní automobil, 10 — nákladní automobil, 12 — autobus, 13 — vlečný vůz, 14 — tank, 15 — obrněný transportér, 16 — kanalizační propusť, 17 — patník, 18 — železniční trať jednokolejná, 19 — železniční trať vícekolejná, 20 — koleje pouliční dráhy, 21 — nástupní ostrůvek, 22 — zděný plot, 23 — plot, 24 — keře, 25 — telegrafní sloup, 26 — stromy, 27 — hromada štěrku, 28 —stopa krve, 29 — stopa oleje, 30 — střepiny skla

5. ÚKOLY ZÁKLADNÍCH DRUHŮ OŠETŘOVÁNÍ

Ošetřování techniky v armádě je přesně plánováno, lhůty a rozsahy jsou dány dlouhodobými zkouškami a zkušenostmi.

Ošetřování techniky sleduje tyto základní cíle:

- zajistit její stálou bojovou pohotovost, bezpečnost, hospodárnost a spolehlivost,
- dosáhnout maximálního proběhu kilometrů mezi jednotlivými opravami,
- odstraňovat příčiny předčasného opotřebení anebo poškození,
- dbát na minimální spotřebu náhradních dílů, PHM a dalšího materiálu.

Tyto požadavky nejsou pro vás jistě žádnou novinkou. Uvádíme je proto, abyste si znovu uvědomil, jak je ošetřování vozidla důležité a z toho pohledu k němu přistupoval.

5.1. KONTROLNÍ PROHLÍDKA (KP)

Provádíte ji:

- před výjezdem vozidla z parku (v trvání 15—20 minut),
- při zastávkách za přesunu a před zahájením boje (v trvání 10 až 15 minut),
- v přestávkách bojové činnosti.

Při kontrolní prohlídce provádíte tyto práce:

- na motoru:

— kontrolu stavu a těsnosti motoru,
— kontrolu — pohledem — neporušenosti a těsnosti palivové, mazací a chladicí soustavy,

● na podvozku:
— kontrolu stavu a těsnosti skupin,
— kontrolu stavu a těsnosti brzd a řízení,
— kontrolu — pohledem — tlaku v pneumatikách a namátkové dotažení matic disků kol.

● na elektrické výstroji:
— zkontrolovat stav osvětlení a signálního zařízení, správnost připojení a propojení elektrického zařízení.

Při zastávkách doplníte palivo a zkontrolujete a podle potřeby doplníte olej do motoru. Odstraníte také závady zjištěné při prohlídce. Přednostně odstraníte ty, které ovlivňují bezpečnost provozu.

5.2. KAŽDODENNÍ OŠETŘOVÁNÍ (KO)

Vozidlo se ošetřuje denně po návratu z provozu, při zastávkách v bojové činnosti a provozu, bez ohledu na počet ujetých kilometrů. Ošetření trvá 59 až 123 minut.

Při KO se celé vozidlo především důkladně očistí, a pak následují tyto jednotlivé práce:
● motor v klidu:
— kontrola upevnění alternátoru a napnutí klínového řemene, podle potřeby seřízení,
— kontrola (popřípadě doplnění) množství chladicí kapaliny v chladiči a oleje v motoru,
— kontrola (popřípadě doplnění) stavu a upevnění čističe vzduchu.

● motor v chodu:
— kontrola — poslechem — chodu motoru, klepání pístů, čepů, ventilů a ložisek.

— kontrola těsnosti palivové, mazací, chladicí soustavy, sacího a výfukového potrubí — dotažení netěsných spojů.

● podvozek:
— kontrola těsnosti skupin a převodového ústrojí a stavu součástí řízení. Při netěsnosti skupin kontrola množství oleje, jeho případné doplnění,
— kontrola množství brzdové kapaliny v zásobní nádržce,
— kontrola stavu a tlaku v pneumatikách a dotažení matice disku kol.

● elektrická výstroj:
— kontrola činnosti všech osvětlovacích, signálních a kontrolních zařízení a přístrojů,
— kontrola stavu, upevnění a ošetření akumulátorů,
— kontrola činnosti stíračů skel a doplnění nádržky ostřikovače.

Kvalitu ošetření prověřte krátkou jízdou! Zejména prověřte činnost řízení a brzd (stejnoměrnost brzdění)! Odstraňte zjištěné závady! Závady, které nemůžete sám odstranit, hlaste svému veliteli a ten vám zajistí přidělení dílenských specialistů.

5.3. TECHNICKÉ OŠETŘENÍ Č. 1 (TO Č. 1)

Toto ošetření se provádí po ujetí 2000±100 km. Práce vykonávají dílenští specialisté, vy jako řidič však musíte být u vozidla. Před technickým ošetřením je v potřebném rozsahu očistíte. TO č. 1 trvá 156 až 258 min.

Dílenským specialistům pomáháte v těchto pracích:
● v kontrole vůle pedálu spojky, brzdy a účinnosti i rovnoměrnosti brzdění kol, kterou provedete ještě před příjezdem na TOV,
● v kontrole funkce zapalovacích svíček,

- v kontrole mazacího ústrojí,
- v kontrole chladicí soustavy,
- v kontrole upevnění a stavu pérování,
- v kontrole vůle a v dotažení matice pastorku zadní a přední rozvodovky,
- v kontrole ruční brzdy,
- v kontrole osvětlení, signalizace, přístrojů a akumulátorů,
- v ošetření čističe vzduchu a promazání kapalinového čerpadla,
- v kontrole olejových náplní v převodech, motoru a při jejich doplnění,
- v promazání vozidla podle mazacího plánu.

Zkontrolujte kvalitu ošetření jízdní zkouškou! Prověřte seřízení brzd, řízení a stav jednotlivých skupin a ovládacího ústrojí! Zjištěné závady se odstraní.

5.4. TECHNICKÉ OŠETŘOVÁNÍ Č. 2 (TO Č. 2)

TO č. 2 se provádí po ujetí 6000 km ±100 km. Stejně jako u TO č. 1 provedete potřebné očištění vozidla. Celkový potřebný čas TO č. 2 je 448 až 644 minut. Spolupracujete s dílenskými specialisty na pracích jako u TO č. 1, navíc se podílíte na kontrole:

- kompresních tlaků,
- nastavení (seřízení) ventilové vůle,
- geometrie řízení,
- přezkoušení zdrojové soustavy elektrické výstroje,
- seřízení světlometů,
- výměny oleje v motoru a výměny jemného čističe oleje,
- promazání ovládacího zařízení akcelerátoru, řídicích pák a ruční brzdy,
- vůle mezi pastorkem a talířovým kolem stálého převodu zadní a přední rozvodovky.

Po ukončení se kvalita ošetření zkontroluje jízdní zkouškou. Prověří se seřízení brzd, řízení a stav jednotlivých skupin a ovládacího ústrojí. Zjištěné závady se odstraňují.

5.5. DRUHÉ TECHNICKÉ OŠETŘENÍ Č. 2 (2 TO Č. 2)

Toto ošetření se provádí po ujetí 12 000 km. Obsahuje práce TO č. 2 a některé další vybrané úkoly. Potřebný čas k provedení je 12 až 18 hodin.

Jako řidič se podílíte:

- na kontrole vůle ložisek kol, stavu kloubů spojovacích hřídelů,
- na ošetření ruční brzdy,
- na ošetření tlumičů pérování,
- na výměně olejových náplní a promazání vozidla.

Po ukončení provedete zkušební jízdu.

Jak je patrno z předcházející stati, ošetřování techniky se v armádě věnuje zvýšená péče. Je přesně plánováno a vy se svou činností musíte podílet na jeho dodržování.

Pozor při výměně olejů!

Jistě víte, že ropné produkty (olej, nafta, benzín aj.) jsou již v malých koncentracích nebezpečné pro většinu živých organismů a vážně poškozují přirozené vlastnosti vody a půdy. Takto znehodnocená voda není použitelná — zejména ne pro pitné účely. Ropné produkty, které pronikly do podzemních vrstev, se mohou šířit všemi směry do velkých vzdáleností a mohou po několik let ohrožovat zdroje podzemních vod. Proto se vyvarujte vylévání znečištěných a opotřebených olejů na zem! Pamatujte! Opotřebené oleje patří do sběrných nádob!

6. SEZÓNNÍ PROVOZ VOZIDLA UAZ

Přesný a hospodárný provoz vozidla je závislý na správné činnosti řidiče a jeho umění provádět správné úkony při jízdě za různých povětrnostních podmínek. O těchto úkonech jste určitě slyšel. V další části vám je připomeneme s upřesněním na správný provoz vozidla UAZ-469 B, BI, BIE.

Zásady provozu

- Při záběhu motoru i podvozku je nutno do ujetí 1000 km přísně dodržovat všechny pokyny pro záběh vozidla.
- Studený motor nesmí být okamžitě po spuštění namáhán ve vysokých otáčkách. Motor musí být prohřát na 60 °C. Jízda s neprohřátým motorem je nepřípustná.
- Tlak oleje u prohřátého motoru musí být 196,2 až 392,4 kPa (2 až 4 kp/cm^2). Je-li tlak oleje nižší než 98,1 kPa (1,0 kp/cm^2), není provoz motoru přípustný. Při běhu naprázdno musí být tlak nejméně 49 kPa (0,5 kp/cm^2).
- Provozní teplota chladicí kapaliny je 80 až 90 °C, teplota oleje 80 až 95 °C.
- Neustále je třeba sledovat výšku hladiny chladicí kapaliny. Je nepřípustné, aby v horní komoře chladiče nebyla chladicí kapalina proto, že je čidlo teploměru vyřazeno z činnosti.
- Zpětný chod a redukční převod se řadí až po úplném zastavení vozidla.

- Pohon předních kol přesuvnými objímkami v nábojích se smí odpojit pouze při jízdě na silnici.
- Před každým provozem vozidla v terénu je nutné prověřit zapojení pohonu předních kol přesuvnými objímkami v nábojích kol.
- Jízda v terénu se provádí se zařazeným předním pohonem.
- Při provozu se musí dodržovat maximální rychlost 70 km.h^{-1} a nesmí se překračovat.
- Při vypnutém pohonu předních kol přesuvnými objímkami se nesmí řadit přední pohon.
- Parkovací brzda se používá k brzdění pouze při selhání provozních brzd.

O zimních podmínkách hovoříme tehdy, klesne-li teplota vzduchu trvale pod +5 °C. Nízká teplota značně ovlivňuje provoz vozidla, zejména tím, že působí na řidiče, na technické a jízdní vlastnosti vozidla a mění provozní vlastnosti provozních hmot.

V následující části si tedy probereme spouštění motoru za různých teplot.

Spouštění motoru při teplotě vyšší než 5 °C

Se spouštěním motoru za těchto podmínek se ve své praxi budete setkávat nejčastěji. Proto si pro ně musíte vypěstovat trvalé návyky.

Při spouštění postupujte takto:

- ručním palivovým čerpadlem načerpejte do karburátoru palivo, tím nahradíte ztráty, které vznikly vypařováním,
- úplně vytáhněte táhlo sytiče karburátoru,
- vypněte spojku úplným vyšlápnutím,
- zapněte zapalování,
- zapněte spouštěč a ponechte jej v činnosti maximálně 5 sekund; pokud po prvém spouštění motor nenastartujete, pokračujte s dalším spouštěním až po přestávce 10 až 15 sekund,
- uvedete-li motor do činnosti, okamžitě zasuňte

táhlo sytiče o ¼ až ½ zdvihu (do polohy, aby byl klidný a plynulý chod motoru), současně sešlápněte akcelerační pedál a při středních otáčkách zahřívejte motor a postupně zasouvejte táhlo sytiče, až teplota chladicí kapaliny dostoupí nejméně 60 °C (urychlovat zahřívání motoru nadměrnými otáčkami je zakázáno).

Spouštění motoru při teplotách 5 až —15 °C

Při spouštění postupujte takto:

- odpojte chladič oleje otočením páčky na kohoutu chladiče oleje o 90 stupňů,
- uzavřete žaluzie úplným vytažením ovládací rukojeti žaluzií a nasaďte pokrývku chladiče,
- úplně vytáhněte táhlo sytiče,
- při vypnutém zapalování protočte motor 3 až 5krát roztáčecí klikou,
- dále postupujte jako v případě spouštění motoru při teplotě 5 °C a vyšší,
- při dosažení provozní teploty motoru zapojte chladič oleje.

Zastavení motoru

Máte-li zastavit motor, který pracoval při velkém zatížení, musíte jej nechat 1 až 2 minuty pracovat na malé otáčky, aby postupně a rovnoměrně vychládal. Motor zastavujte, až teplota chladicí kapaliny klesne pod 80 °C.

7. ZÁBĚH VOZIDLA

Životnost, spolehlivost a hospodárnost provozu vozidla ve značné míře závisí na pracovním režimu v počátečním údobí jeho provozu, tj. na jeho zajetí.

Doba záběhu je stanovena proběhem 1000 km. Během této doby se musí dodržovat tyto zásady:

- užitečný náklad nesmí překročit stanovenou hodnotu, tažení přívěsů je zakázáno,
- vozidla nelze provozovat v těžkých podmínkách v terénu,
- povolená maximální rychlost jízdy se nesmí překračovat
  - — na čtvrtý převodový stupeň 50 $km.h^{-1}$
  - — na třetí převodový stupeň 30 $km.h^{-1}$
  - — na druhý převodový stupeň 20 $km.h^{-1}$
  - — na první převodový stupeň 12 $km.h^{-1}$
- jízda se nesmí zahajovat s neprohřátým motorem a studený motor rozbíhat na vysoké otáčky; je třeba jej zahřát na teplotu 60 °C,
- při provozu je nutné sledovat teplotu brzdových bubnů a teplotu ložisek nábojů kol, při značném zahřívání je dát seřídit,
- nutná je kontrola všech spojovacích dílů, uvolněné šrouby a matice se dotahují; pečlivě se musí sledovat těsnost všech spojů,
- po ukončení záběhu se sejme zaplombovaný omezovací šroub na páce škrticí klapky karburátoru.

8. MAZACÍ PLÁN

Životnost a spolehlivost automobilu závisí do značné míry na včasném a správném mazání.

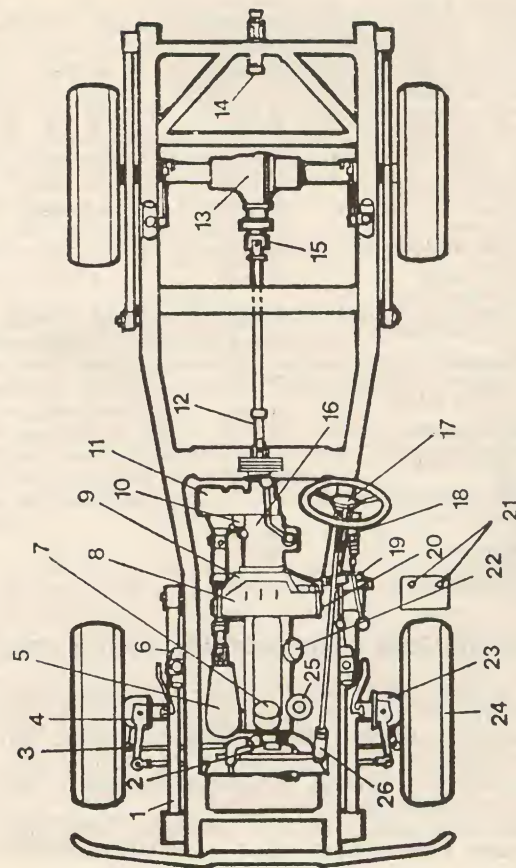
Mazací místa jsou vyznačena na obrázku mazacího plánu (obr. 10).

Dodržujte tato pravidla!

- **Před mazáním dobře očistěte maznice od nečistot!**
- **Po skončení mazání odstraňte ze všech součástek přebytečné mazivo!**
- **Oleje měňte jen po zahřátí agregátů!**

Schéma mazacího plánu

Mazací místo	Počet maz. míst	Mazivo	KO	TO č. 1	TO č. 2	2 TO č. 2	36 tis. km
1 Listová pera	4	T-G3					V
2 ložisko čerpadla chladicí kapaliny	1	PM-NH2		P	P	P	
3 Kulové čepy řízení	4	PM-NH2		P	P		
4 Rejdové čepy kol	2	PM-NH2		P	P		
5 Čistič vzduchu	1	OA-M6AD	K		V	V	
6 Tlumiče pérování	4	ON-1		K	K	V	
7 Motor — mazání motoru	1	OA-M6AD	K		V	V	
8 Vodicí ložisko v setrvačníku	1	PM-NH2		při každé demontáži			
9 Vypínací ložisko spojky	1	PM-NH2		P	P	P	
10 Hřídel pák přídavné převodovky	1	PM-NH2		P	P	P	



Obr. 10 Mazací plán (čísla vysvětlena ve schématu mazacího plánu na str. 46)

11 Přídavná převodovka	1	OA-PP90H		K	K	K	V
12 Drážky předního a zadního spojovacího hřídele	2	PM-NH2		P	P	P	
13 Přední a zadní rozvodovka	2	OA-PP90H		K	K	K	V
14 Závěs pro přívěs	1	PM-NH2		—	P	P	—
15 Klouby spojovacích hřídelů	4	PM-NH2		P	P	P	
16 Převodovka	1	OA-PP90H		K	K	K	V
17 Ložisko hřídele volantu	1	PM-NH2		podle potřeby			
18 Vyrovnávací nádržka brzdové kapaliny	1	SYNTOL HD 190	K	K	K	K	
19 Hřídel pedálů	1	PM-NH2		P	P	P	
20 Převodový hřídel spojky	1	PM-NH2		P	P	P	
21 Svorky akumulátoru	2	OK-2A	P	P	P	P	
22 Rozdělovač	1	PM-NH2		P	P	P	
— maznice							
— plstěná mazací vložka	1	OA-M6AD			P	P	
— čep přerušovacího raménka	1	OA-M6AD			P	P	
— hřídel rozdělovače	1	OA-M6AD			P	P	
23 Hnací klouby hřídelů předních kol	2	PM-NH2				V	
24 Náboje kol	4	PM-NH2				V	
25 Čistič oleje	1				V	V	
26 Převodovka řízení	1	OA-PP90H		K	K	K	V

8.1. HOSPODAŘENÍ S PHM, OCHRANA VODY A PŮDY

Při provozu, ošetřování techniky i při skladování PHM může docházet k úniku provozních materiálů používaných u vozidel. Příčinou úniku provozních materiálů může být špatný technický stav vozidla, provozní poruchy a havárie, porušování předpisů — zásad pro provoz a manipulaci s PHM.

Nejnebezpečnější produkty, ohrožující svým únikem půdu a vodu, jsou ropné produkty (motorová nafta, benzín, oleje, petrolej aj.), které již v malém množství ohrožují živé organismy a rostliny a poškozují přirozené vlastnosti vody a půdy. Ropné produkty v půdě se — jak jsme již uvedli — šíří všemi směry do velkých vzdáleností a mohou ohrožovat nejen růst rostlin, ale i zdroje podzemních vod využívané pro pitnou vodu. Ropné produkty vypouštěné do kanalizace mohou způsobit výbuchy a požáry.

Proto existují v naší společnosti zákony o ochraně vody a půdy, které platí i pro činnost v armádě a jsou upřesněny v předpisu pojednávajícím o ochraně vody a půdy před nepříznivými účinky ropných produktů.

Kromě opatření týkajících se vašich velitelů je pro vás důležité vědět, že je zakázáno:

- **mytí vozidel, přívěsů a ostatní bojové techniky ve vodních tocích a vodních nádržích všeho druhu, ale i na jejich březích,**
- **projíždění řek a potoků mimo vyhražená místa (brody určené národním výborem, stálá zařízení pro výcvik v plavbě na vodě a brodění),**
- **přečerpávání PHM na březích (kromě lodní dopravy).**

V polních skladech PHM nesmí dojít k přímému ohrožení vody v potocích, řekách a rybnících, ani ke znečištění zdrojů místního zásobování vodou. Stane-li se, že ropné produkty (nafta, oleje aj.) vytečou, musí se zamezit jejich prosakování do půdy, ale především je nezbytné zabránit dalšímu vytékání z nádrží apod. Proto je lépe častěji kontrolovat sklady i vozidla, než později likvidovat následky netěsnosti.

Je zakázáno v parcích i na silnicích splachovat rozlité produkty vodou do kanalizace nebo vodotečí. Rozlité produkty ropy je nutné posypat suchým pískem, pilinami nebo aspoň suchou hlínou a smést vše do odpadu.

Ošetřujte proto vozidlo vždy na zpevněné ploše, aby se provozní kapalina nemohla vsáknout do půdy, a zabraňte jejímu odtoku do kanalizace.

Opotřebené oleje, znečištěný petrolej a jiné provozní kapaliny odevzdávejte do skladu PHM, kde se provádí jejich sběr, odvoz a ničení.

Ropné produkty znečišťující vodu a půdu a podléhající sběru jsou:

- rozpouštědla různého původu (benzen, benzín aj.),
- znehodnocené pohonné hmoty,
- odmašťovací lázně a řezné oleje,
- kaly z nádrží paliva a oleje z čističů apod.,
- konzistentní mazací tuky (při výměně apod.).

Ropné produkty se ničí zpravidla spalováním na určeném místě, určeným způsobem a za dozoru.

Všechny upotřebené PHM se neničí, některé se sbírají ve skladě PHM; buď se zde skladují v nádobách, kde se nečistoty usadí a PHM je možno pak ještě používat, např. naftu, benzín aj., nebo se odesílají do rafinérií k regeneraci. Proto s nimi neplýtvejte a šetřte je nejen tím, že použité znehodnocené PHM vrátíte, ale i tím, že budete jezdit na úsporu PHM. V armádě i v národním hospodářství je cenný každý ušetřený litr.

9. PŘEHLED ZÁKLADNÍCH SEŘIZOVACÍCH HODNOT

Vůle ventilů při studeném motoru (15 až 20 °C):

- u motoru s vačkovým hřídelem 24-1006015-02 (za číslem motoru na bloku je vyražen znak „▭")

— pro výfukový ventil 1 a 4 válce	0,30 až 0,35 mm
— pro ostatní ventily	0,35 až 0,40 mm

- u motoru s vačkovým hřídelem 21-1006015-G1 (motor nemá vyražen znak za číslem)

— všechny ventily	0,25 až 0,3 mm
Vzdálenost kontaktů přerušovače	0,35 až 0,45 mm
Vzdálenost mezi elektrodami zapalovacích svíček	
• sovětské	0,8 až 0,9 mm
• československé výroby	0,6 až 0,7 mm
Průhyb řemene ventilátoru při tlaku mezi řemenicemi 40 N (4 kp)	10 až 15 mm
Vůle spojkového pedálu	28 až 38 mm
Vůle brzdového pedálu	10 až 16 mm
Chod pedálu brzdy	150 mm
Sbíhavost předních kol	1,5 až 3 mm
Vůle řízení (mrtvý chod volantu)	10° (tomu odpovídá vzdálenost na obvodě volantu 40 mm)

Tlak vzduchu v pneumatikách:

• přední kola	0,17 MPa (1,7 kp/cm^2)

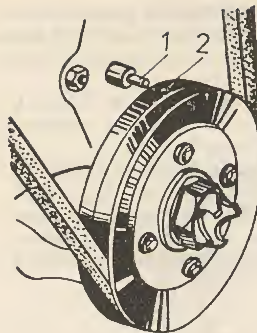
• zadní kola u nezatíženého vozidla	0,19 MPa (1,9 kp/cm²)
• zadní kola u plně zatíženého vozidla	0,22 MPa (2,2 kp/cm²)
Náplně:	
Palivové nádrže:	
• pravá	39 l
• levá	39 l
Chladicí soustava (s topením)	13 l
Mazací soustava (s čističem a chladičem)	6,2 l
Čistič vzduchu	0,25 l
Převodovka	1,00 l
Přídavná převodovka	0,7 l
Přední a zadní rozvodovka	2×0,75 l
Převodovka řízení	0,25 l
Tlumiče pérování (pákové)	4×0,145 l
Provozní brzda	0,52 l

Nyní věnujeme pozornost některým seřizovacím pracím na motoru, které ovlivňují výkon a správný chod.

Seřízení zapalování

Při seřizování zapalování je třeba postupovat takto:

- sejmout hlavici rozdělovače a seřídit vzdálenost kontaktů přerušovače,
- vyšroubovat svíčku prvního válce, otvor pro svíčku zakrýt prstem a spouštěcí klikou protočit motor, až pod prstem uniká vzduch (to je počátek kompresního zdvihu 1. válce),
- opatrně pootáčet klikovým hřídelem, až se otvor v řemenici nastaví proti kolíku na víku rozvodových kol (viz obr. 11),
- přesvědčit se o tom, zda je raménko rozdělovače nastaveno proti vnitřnímu kontaktu rozdělovače 1. válce,
- oktanový korektor po uvolnění matice dát do střední polohy (0),



Obr. 11 Nastavení horní úvrati:
1 — ukazatel, 2 — značka na řemenici

- lehce pootočit tělesem rozdělovače proti směru hodinových ručiček, až se kontakty rozpojí; rozpojení se nejlépe kontroluje žárovkou zapojenou na svorku zapalovací cívky spojující rozdělovač a cívku,
- těleso rozdělovače přidržet a zajistit šroubem; nasadit víko rozdělovače a kabely vysokého napětí k svíčkám podle pořadí zapalování (1, 2, 4, 3); rozdělovač je levotočivý.

Po každém nastavení zapalování je nutné překontrolovat přesnost nastavení okamžiku zážehu poslechem chodu motoru při jízdě automobilu.

Motor musí být zahřátý na provozní teplotu 80 až 90 °C. Při jízdě po rovné cestě rychlostí 30 až 25 km.h^{-1} a při zařazeném přímém záběhu rozjedeme automobil prudším sešlápnutím akcelerátoru na doraz. Je-li při této činnosti krátkodobě slyšet klepání (detonační chod), je nastavení zapalování správné.

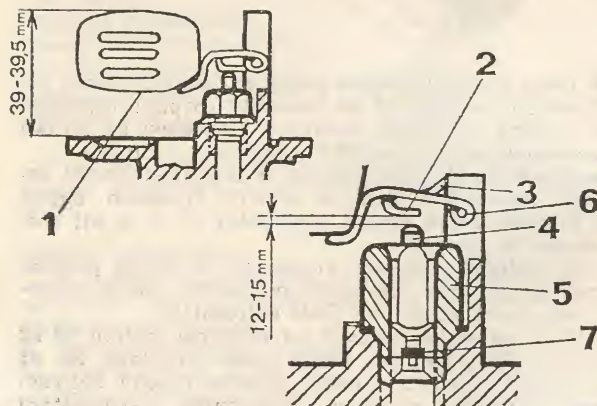
Při silném a delší dobu trvajícím klepání pootočíte maticemi oktanového korektoru tak, abyste ručičku korektoru nastavil o jeden dílek proti směru otáčení hodinových ručiček. Jeden dílek jsou 2° na klikovém

hřídeli. Jestliže motor neklepe, je nutné pootočit tělesem rozdělovače o jeden dílek ve směru otáčení hodinových ručiček.

Nastavení plováku karburátoru K-124 V a K-129 V

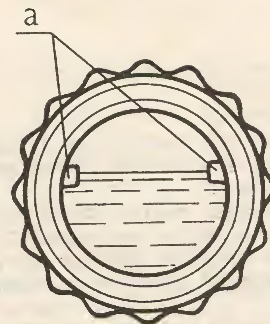
Výšku hladiny paliva kontrolujte za klidu motoru, automobil musí stát na rovné ploše.

Při ručním načerpání paliva musí hladina vystoupit až k nálitkům na stěnách průzoru (obr. 13). Jestliže hladina není v uvedené výši, je nutné její úroveň seřídit přihýbáním jazýčku 2 (obr. 12). Současně s přihnutím omezovače zdvihu plováku je nutné



Obr. 12 Nastavení plováku karburátoru K 129 V:
1 — plovák, 2 — omezovač chodu plováku, 3 — jazýček regulace výšky hladiny, 4 — osa plováku, 5 — jehla ventilu, 6 — těleso ventilu, 7 — podložka ventilu

nastavit velikost zdvihu jehly ventilu plováku. Zdvih má být v rozmezí 1,2 až 1,5 mm. Po seřízení je nutno výšku hladiny znovu zkontrolovat (obr. 13).



Obr. 13 Kontrolní okénka karburátoru:
a — značky hladiny paliva

Postup při kontrole a seřízení hladiny karburátoru u typu K 124 V je stejný jako u K 129 V. Karburátor K 124 má jiné seřizovací hodnoty:

- nastavení plováku je 40 až 41 mm,
- výška zdvihu jehly ventilu je 2,0 až 2,5 mm.

10. PORUCHY, JEJICH ZJIŠŤOVÁNÍ A ODSTRAŇOVÁNÍ

Při provozu vozidel vznikají na skupinách a podskupinách závady i poškození, které znemožňují jejich správnou činnost.

Závady a poškození mohou vzniknout v důsledku:

- normálního provozního opotřebení, které je zákonité; příčinou je vzájemné tření pohybujících se součástek nebo chemické působení provozních hmot na materiál,
- provozních závad a poškození vlivem nedodržování podmínek provozu (nesprávná obsluha, nedodržování termínu seřizování, mazání apod.),
- bojového poškození, které — jak ukazují zkušenosti druhé světové války — bylo v mnoha případech ovlivněno nesprávným technickým stavem (např. nucená zastávka — dobrý cíl pro nepřítele).

Ukázali jsme, že na množství závad a poruch má podstatný vliv řidič. Některé však vznikají objektivně, proto je musíte umět zjišťovat a v rámci možností i odstraňovat.

Motor

Příčina	Odstranění
1. Motor se nedá nastartovat	
Přerušený nebo nedostatečný přívod paliva, zanesené sítko sací trubice palivové nádrže, sítko dopravního čerpadla, nebo zanesená filtrační vložka jemného čističe paliva	Součástky promýt v benzínu a profouknout stlačeným vzduchem
Znečištěný hrubý čistič paliva	Filtrační vložku promýt v benzínu a profouknout stlačeným vzduchem
Znečištěné ventily dopravního čerpadla nebo poškozená membrána čerpadla	Překontrolovat dopravní čerpadlo a poruchu odstranit
Zamrzlá voda v palivovém potrubí nebo v hrubém čističi paliva	Prohřát teplou vodou
Visí plovák, nebo jehlový ventil plováku je stále v uzavřené poloze	Odstranit příčinu nepohyblivosti plováku i jehly a pročistit stlačeným vzduchem
Ucpané ventilační otvory uzávěrky hrdla a palivové nádrže	Otvory v uzávěrce nalévacího hrdla pročistit
Chudá směs, „střílení" do karburátoru, snížená výška hladiny paliva:	Seřídit výšku hladiny paliva
— přívěra vzduchu se plně neuzavírá — ucpané trysky	Seřídit ovládání přívěry, trysky pročistíme stlačeným vzduchem

— přisávání falešného vzduchu ve spojích sacího potrubí	Spoje dotáhnout, v případě nutnosti vyměnit těsnění
Bohatá směs, „střílení“ do výfuku: — zvýšená hladina paliva v plovákové komoře	Seřídit výšku hladiny paliva
— uzavřená přívěra vzduchu	Přívěru vzuchu otevřít
Plovák v plovákové komoře nebo jehlový ventil plováku „visí“ v otevřené poloze	Příčinu „visení“ odstranit
Uvolněná tryska, nebo poškozené těsnění mezi tryskou a rozprašovačem	Trysku dotáhnout, vyměnit poškozené těsnění
Netěsní plovák	Plovák zaletovat nebo vyměnit
Netěsní jehlový ventil plováku	Jehlový ventil vyměnit
Netěsní ventil obohacovače	Ventil vyměnit
Špatně nastaven šroubek volnoběhu (bohatá směs při volnoběhu)	Správně nastavit
Proražené těsnění hlavy válce	Těsnění hlavy válce vyměnit
Trhlina nebo dutina v hlavě nebo bloku válce	Hlavu nebo blok vyměnit

2. Nepravidelný chod motoru při volnoběhu

Nesprávně seřízené otáčky volnoběhu	Otáčky správně seřídit
Netěsní ventily	Ventily zabrousit
Motor není zahřátý	Motor zahřát na 80 °C
Přeházené kabely zapalování	Kabely zapalování umístit na svíčky podle pořadí zapalování (1, 2, 4, 3)

3. Motor nedává plný výkon

Při sešlápnutí akcelerátoru na doraz se plně neotevře škrticí klapka	Správně seřídit převod škrticí klapky
Špatná činnost obohacovače: — zacpané trysky — neotevírá ventil — znečištěný čistič vzduchu	Odstranit poruchy: — vyčistit trysky — zjistit příčinu — čistič vzduchu rozebrat a promýt
— zmenšení průměru sacího hrdla usazením nečistot	— usazeniny a nečistoty odstranit
— zanesený tlumič nebo výfukové potrubí	— tlumič nebo potrubí vyčistit
— podpálené ventily nebo snížená pružnost ventilových pružin (prasklé pružiny)	— ventily zabrousit, unavené nebo prasklé pružiny vyměnit

4. Motor se přehřívá

V chladicí soustavě je malé množství chladicí kapaliny	Vodu doplnit, překontrolovat těsnost
Neúplné otevření žaluzií při úplném zatlačení táhla	Opravit (seřídit) ovládací mechanismy žaluzií
Prokluzuje řemen pohonu ventilátoru	Řemen ventilátoru napnout
Poškozený kapalinový článek termostatu nebo ventil v uzavřené poloze	Termostat vyměnit, zadření ventilu odstranit
Usazeniny kotlového kamene v soustavě	Chladicí soustavu promýt
Ulomené lopatky oběžného kola čerpadla chlad. kapaliny	Oběžné kolo vyměnit
Zamrzlá voda v chladiči	Led rozpustit teplou vodou
Špatně seřízené brzdy (přibrzďují), příliš utažené hlavy kol	Provést kontrolu vůle pedálu, seřídit ji
Příliš malý předstih	Nastavit větší předstih

5. Snížený tlak oleje

Vadné kontrolní přístroje	Prověřit kontrolním tlakoměrem
Zadřený regulační ventil v otevřené poloze	Ventil uvolnit a promýt
Prasklá nebo unavená pružina regulačního ventilu	Pružinu vyměnit
Zanesené sítko sacího koše olejového čerpadla	Sítko promýt v benzínu

6. Zvýšená spotřeba oleje v motoru

Opotřebované, zapečené nebo zlomené pístní kroužky	Pístní kroužek vyměnit
Opotřebené válce	Překontrolovat kompresiometrem
Únik oleje těsnicími kroužky klikového hřídele	Těsnicí kroužky vyměnit, dotáhnout spoje

7. Klepání motoru

Velká vůle ventilů	Vůli seřídit
Vůle v hlavních klikových ložiscích	Překontrolovat opotřebení a utáhnout
Opotřebené zuby rozvodových kol	Kola vyměnit

8. Detonační klepání motoru

Příliš velký předstih v zapalování	Nastavit předstih

Je používán nízkooktanový benzín	Používat benzín doporučený výrobním závodem

Převodné ústrojí

1. Spojka vypíná neúplně

Vůle pedálu spojky větší než 38 mm	Seřídit vůli
Hnaný kotouč deformovaný	Kotouč vyměnit
Vysouvací páčky přítlačného kotouče nejsou v jedné rovině	Spojku rozebrat a nastavit polohu páček
Opotřebované ovládací ústrojí	Opotřebované součástky vyměnit

2. Spojka prokluzuje

Pedál nemá volný chod	Volný chod nastavit
Unavené nebo zlámané přítlačné pružiny	Přítlačné pružiny vyměnit
Zamaštěné třecí plochy	Plochy očistit

3. Spojka je hlučná

Opotřebované nebo nenamazané vypínací ložisko spojky	Ložisko vyměnit nebo namazat
Pedál spojky nedrží v horní poloze; prasklá vratná pružina	Pružinu vyměnit

4. Převodovka je hlučná

Uvolněný spoj převodovky	Dotáhnout uvolněný spoj
Použitý nepředepsaný druh oleje nebo snížená hladina oleje	Olej vyměnit nebo doplnit

5. Vysouvání rychlostí při jízdě automobilu

Ohnutá zasouvací vidlice	Vyměnit vidlici
Opotřebené zuby kol	Kola vyměnit

6. Přídavná převodovka je hlučná

Uvolněné matice přídavné převodovky	Spoje dotáhnout
Nedostatečné množství oleje	Olej doplnit

7. Ztížené řazení převodů

Nestejný poloměr valení pneumatik	Namontovat pneumatiky stejného opotřebení, dohustit na předepsaný tlak
Zadírání řadicích pák na čepu	Čep očistit, namazat

Podvozek

1. Spojovací hřídele kmitají

Porušené vyvážení hřídele	Vyměnit i s klouby

Ohnutý kloubový hřídel	Hřídel vyměnit
Velké opotřebování křížových kloubů	Kříž s ložisky vyměnit
Velké opotřebení drážkového spoje kloubového hřídele	Hřídel vyměnit

2. Zvýšená vůle volantu

Zvýšená vůle v kloubech rejdového ústrojí	Opotřebované klouby vyměnit
Uvolnění upínací matice hlavní páky řízení	Matice dotáhnout
Uvolněná převodka řízení	Dotáhnout šrouby

3. Nadměrná hlučnost zadní nápravy

Zvětšená boční vůle soukolí stálého převodu opotřebním ozubení kol, ložisek pastorku nebo diferenciálu	Opotřebené soukolí stálého převodu vyměnit Vůli v ložiskách seřídit nebo ložiska vyměnit
Opotřebení dílů diferenciálu. Zvýšení hladiny hluku se výrazně projevuje při zatáčení nebo vlečení přívěsu	Vyměnit celou rozvodovku (nápravu)
Snížená hladina oleje ve skříni rozvodovky	Doplnit olej ke spodní hraně plnicího otvoru

4. Závady a poruchy přední nápravy

Kmitání kol a nerovnoměrné opotřební pneumatik:	
— velká vůle v ložiskách hlav kol	Vymezit vůli ložisek hlav kol
— opotřebení opěrných podložek rejdových čepů, pouzder čepů	Opotřebené součástky vyměnit, vymezit vůli ložisek rejdových čepů
Automobil nedrží směr, sjíždí k jedné straně	
— ohnuté mostové trouby přední nápravy	Vyměnit celou nápravu
Zvýšené opotřebení pneumatik	
— nesprávná sbíhavost kol v důsledku prohnutí spojovací tyče nebo nesprávného seřízení její délky	Vyrovnat nebo vyměnit tyč, upravit její délku a seřídit sbíhavost kol
Klepání a skřípání kloubového hřídele	
— nedostatečné mazání pouzdra kloubového hřídele v čepu kola	Promazat (řídkým olejem) otvorem upevňovacího šroubu čepu kola nebo otvorem upevňovacího šroubu spodního víčka rejdového čepu

Brzdy

1. Zvětšená vůle pedálu brzdy

Zvětšená vůle mezi če- Seřídit čelisti pomocí vý-

listmi a brzdovými bubny	středníku; při opotřebovaném obložení 0,5 mm nad nýty obložení vyměnit

2. Zavzdušnění brzdové soustavy

Nedostatečné množství brzdové kapaliny v hlavním brzdovém válci	Kapalinu doplnit
Vytékání brzdové kapaliny netěsnostmi	Vytékání kapaliny odstranit případnou výměnou poškozených dílů, odvzdušnit

3. Soustavné přibrzďování

Pedál brzdy nemá vůli	Nastavit vůli pedálu brzdy
Zadření pístu hlavního válce nebo brzdovýchválečků	Vypustit brzdovou kapalinu, součástky rozebrat, vyčistit, promazat
Prasklá vratná pružina pedálu brzdy	Vyměnit prasklou pružinu

4. Neodbrzďování jednoho kola

Unavená nebo prasklá vratná pružina brzdových čelistí	Vratnou pružinu vyměnit
Zadřené písty v brzdovém válečku	Brzdové válečky rozebrat, promýt, promazat

Zanesené nebo deformované potrubí	Potrubí vyčistit nebo vyměnit

5. Smyk automobilu při brzdění

Zamaštěné obložení některého kola	Brzdové obložení vyměnit, mastnotu odstranit
Uvolněný štít některé brzdy	Šrouby štítu dotáhnout
Nestejný tlak v pneumatikách pravých a levých kol	Dohustit na správný tlak
Uvolněné třmeny některého pera	Třmen dotáhnout
Nesprávné nastavení vůle mezi čelistmi a brzdovým bubnem	Nastavit vůli

Parkovací brzda

1. Zvětšený zdvih páky brzdy

Zvětšená vůle mezi brzdovými čelistmi a brzdovým bubnem	Seřídit vůli
Zvětšená délka táhla	Seřídit délku táhla

2. Brzda nebrzdí

Zadřené nebo zkorodované díly rozpěrného mechanismu	Rozpěrný mechanismus rozebrat, promýt, namazat

Zamaštěné brzdové obložení	Vyměnit nebo odstranit mastnotu
Nesprávně nastavená vůle nebo délka táhla	Vůli nebo délku nastavit

3. Brzda neodbrzďuje (brzdový buben se zahřívá)

Unavené nebo prasklé vratné čelisti	Pružiny vyměnit
Zadřený rozpěrný mechanismus	Mechanismus rozebrat, promýt, promazat
Nesprávně nastavená vůle nebo délka táhla	Vůli nebo délku seřídit

Akumulátor

1. Akumulátor se vybíjí

Zapnuto více spotřebičů při malém dobíjení	Při zastávkách vypínat spotřebiče
Porucha alternátoru nebo regulačního relé	Alternátor nebo relé překontrolovat, popřípadě vyměnit
Znečištěn elektrolyt	Elektrolyt vyměnit

2. Výška hladiny elektrolytu se příliš rychle snižuje

Elektrolyt vaří	Překontrolovat regulační relé

3. Vytékání elektrolytu

Příliš mnoho elektrolytu	Odebrat elektrolyt na předepsané množství
Nadměrný nabíjecí proud	Seřídit regulační relé

Alternátor

Alternátor nepracuje	Vyměnit

Zapalování

1. Těžké spouštění motoru, slabá jiskra

Opálené kontakty	Kontakty vyčistit, srovnat stykové plošky
Poškozený kondenzátor	Kondenzátor vyměnit

2. Zvýšená spotřeba paliva a snížený výkon motoru

Váznutí závaží odstředivého regulátoru	Rozdělovač rozebrat, odstranit příčinu poruchy
Vadný podtlakový regulátor předstihu	Překontrolovat potrubí od karburátoru k rozdělovači, popřípadě regulátor vyměnit

3. Motor nemůže nastartovat

Přetržené kabely v rozdělovači	Zjistit kontrolní žárovkou příčinu poruchy, kabely vyměnit

4. Chod motoru je nepravidelný

Karbon na svíčkách	Svíčky očistit
Velká vzdálenost mezi elektrodami svíček	Seřídit vzdálenost
Proražen izolátor svíčky	Vyměnit svíčku
Proražená hlavice rozdělovače nebo raménko rozdělovače	Vyměnit hlavici nebo raménko rozdělovače
Znečištěná hlavice rozdělovače nebo zapalovací cívky	Hlavici nebo cívku očistit
Velká vzdálenost mezi kontakty přerušovače	Vzdálenost seřídit
Vadná cívka	Cívku vyměnit

Zvukové výstražné zařízení

1. Zvukové výstražné zařízení nevydává zvuk

Utržen kabel tlačítka v krycí trubce hřídele řízení	Kabel opravit nebo vyměnit
Spálená pojistka nebo špatný dotyk pojistky	Pojistku vyměnit nebo očistit kontakty
Uvolněné kabely na svorkách	Šrouby svorek dotáhnout
Vybitý akumulátor	Nabít, popřípadě vyměnit

2. Ručička rychloměru kmitá

Nedostatečné množství mazadla v ohebném hřídeli	Ohebný hřídel namazat

3. Kontrolní a měřicí přístroje

Jsou elektrické, při poruše je nutné překontrolovat styk svorek, úplnost kabelů

Osvětlovací soustava

1. Jednotlivé žárovky světlometů nesvítí

Špatný dotyk v objímkách žárovek světlometů	Překontrolovat dotyk a funkci přepínačů upevnění koncovek kabelů

2. Celá osvětlovací soustava nesvítí

Špatný styk koncovek kabelů na akumulátoru	Koncovky upevnit
Nabíjecí obvod je přerušen bimetalovou tlačítkovou pojistkou	Překontrolovat obvod a příčiny vypnutí odstranit, popřípadě vyměnit
Špatný styk odpojovače akumulátoru	Překontrolovat, v případě potřeby rozebrat, vyčistit a srovnat kontakty
Světla oslňují	Seřídit v dílně

Spouštěč

1. Při zapnutí se kotva spouštěče neotáčí

Špatný dotek mezi kartáčky	Spouštěč vymontovat a opravit
Kontakty elektromagnetického spínače nemají dotyk	Spouštěč odpojit, kontakty srovnat, silně opálené kontakty pootočit o 180° okolo osy
Přerušený spoj uvnitř spouštěče nebo v elektromagnetickém spouštěči	Opravit v odborné dílně
Špatný styk ve spínači zapalování na svorce „S"	Překontrolovat obvod přes svorku „S" a kostru, popřípadě spínače vyměnit
Poškozené ovládací relé	Relé vyměnit

2. Po nastartování motoru se spouštěč nevypne

Zasouvací zařízení vázne na hřídeli kotvy	Spouštěč rozebrat, závadu odstranit
Opálené kontakty elektromagnetického spínače nebo ovládacího relé	Závadu odstranit, nebo vyměnit za nový

11. OVLÁDÁNÍ AUTOMOBILU

V autoškole i v kursech na začátku vojenské základní služby jste prováděli cvičné jízdy, a to vždy s instruktorem, který vám způsob jízdy vysvětlil.

Nyní jste převzal vozidlo, budete s ním jezdit samostatně a v těžších podmínkách v noci i v terénu, často delší dobu bez odpočinku. V následující části vám připomeneme některé zásady jízdy vozidlem v různých druzích terénu. Všechny vyžadují rozvahu a správné hodnocení situace, aby nedošlo k havárii nebo ztrátě na životech.

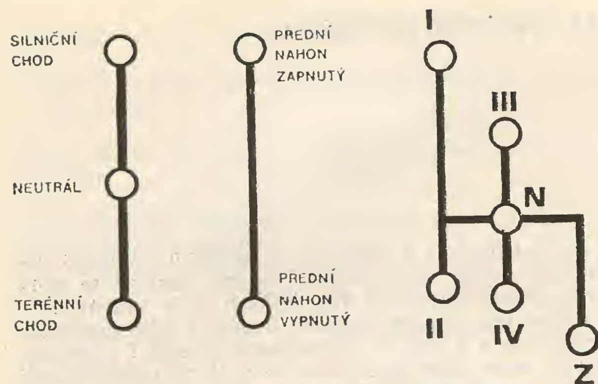
Automobil rozjíždíme na 1. převodový stupeň (obr. 14).

Synchronizace převodovky vám ulehčuje řazení převodových stupňů bez dvojitého vypínání spojky. Ke zvýšení životnosti synchronu doporučujeme, abyste při řazení z vyššího na nižší převodový stupeň vypínal spojku dvakrát s meziplynem. Když budete řadit z 2. převodového stupně na 1. převodový stupeň, jste povinen předcházející postup dodržet.

Zpětný chod můžete řadit, jen když je vozidlo v klidu.

Přední pohon za jízdy zapínejte posunutím řadicí páky předního náhonu do přední polohy. POZOR! Přední kola musí být zapojena vypínacími objímkami v hlavách kol do záběru (obr. 15).

Terénní chod můžete zařadit, jen když je vozidlo v klidu a máte-li zařazen pohon přední nápravy (viz obr. 15). Nejekonomičtější rychlost při přímém záběru je 30 až 40 $km.h^{-1}$.



Obr. 14 Řazení u vozidla UAZ-469 B, BI, BIE

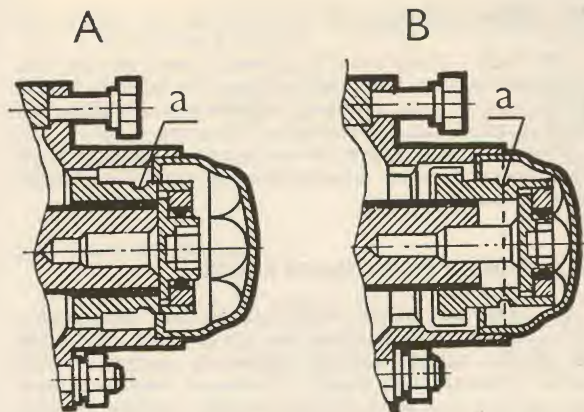
Možnost překonávání těžkých úseků silnic a terénu závisí na dobrém technickém stavu vozidla, ale i na tom, jak dovedete vozidlo správně ovládat.

PAMATUJTE, že vypojení pohonu předních kol přesuvnými objímkami je možné jen při jízdě na silnici a za dobrých adhezních podmínek!

V terénu jezděte vždy se zařazeným předním pohonem. Před každou jízdou v terénu prověřte, máte-li zapojen pohon předních kol přesuvnými objímkami v hlavách předních kol (obr. 15).

Při jízdě v terénu, po kluzké vozovce, do velkých stoupání (nad 15°) a po jiných těžkých úsecích nesmíte přetěžovat motor, neboť přetížení nepříznivě působí na jeho životnost a provozní možnosti. Musíte včas přeřadit, abyste měl zásobu výkonu.

Někdy má řidič špatný zvyk, držet nohu na pedálu spojky. Máte-li tento návyk, odstraňte jej! Držením



Obr. 15 Přesuvná objímka v hlavách kol:
A — při zapojení kol, B — při odpojení kol; a — kontrolní drážka na objímce

nohy dochází k částečnému vypnutí spojky, jejímu prokluzování a nadměrnému opotřebení lamely a vypínacího ložiska spojky.

Když musíte brzdit, brzděte plynule postupným zvyšováním tlaku na pedál. Protože se zvyšuje opotřebení pneumatik a spotřeba paliva, brzděte co nejméně. Využívejte motoru zařazením nižšího převodového stupně!

Při brzdění se vám kola nesmějí dostat do smyku. Tím se značně snižuje brzdný účinek a současně zvyšuje opotřebení pneumatik. Silné a prudké brzdění na kluzké vozovce vyvolává smyk.

Maximální povolená rychlost vozidla na čtvrtý převodový stupeň je 70 km.h^{-1}.

11.1. JÍZDA V PÍSKU

Při jízdě v písku nesmíte připustit prokluzování kol. Nejdříve musíte zhodnotit situaci a zařadit takový převodový stupeň, při kterém překonáte překážku bez proklouznutí kol a zastavení automobilu.

Prudké písčité kopce překonáváme s rozjezdem při zařazeném 2. nebo 1. převodovém stupni a přídavným převodem.

11.2. JÍZDA PO ROZBAHNĚNÉ LOUCE

Na takovém terénu musíte jezdit bez zastavení a prokluzování kol. Rozjezd má být plynulý, bez trhání. Musíte zařadit takový převodový stupeň, abyste terén překonal bez řazení. Začnou-li kola prokluzovat, musíte okamžitě vypnout spojku, zařadit zpětný chod a vyjet dozadu. Začnou-li vám při zpětné jízdě kola znovu prokluzovat, musíte pod ně podložit dřevo, chrastí apod., aby se zlepšil záběr kol s terénem. Je-li nutné zastavit, vyberte si k tomu pahorek nebo sušší místo.

Rozbahněnou louku přejíždějte zásadně rovně, nezatáčejte prudce! Potřebujete-li zatočit, učiňte tak ve velkém poloměru a plynule. Vyvarujte se jízdy v kolejích předcházejícího automobilu!

11.3. JÍZDA PO SNĚHU

Automobil, se kterým jezdíte, je schopný překonávat sněhovou vrstvu o hloubce 350 milimetrů. Pod sněhem však musí být tvrdý podklad. Při zatáčení postupujte stejně jako při jízdě na rozbahněné louce!

Při jízdě v sypkém sněhu dodržujte stejné zásady jako při jízdě v písku.

11.4. JÍZDA PO BLÁTIVÝCH POLNÍCH CESTÁCH A BLÁTIVÉM TERÉNU

Na hlinitých a černozemních půdách může po dešti docházet k bočním smykům automobilu. Proto musíte být při výběru směru jízdy velmi opatrní. Vybírejte rovné úseky a využívejte vyježděné koleje! Tím nebezpečí bočních smyků odvrátíte.

11.5. JÍZDA DO SVAHU

Svahy s příkrým stoupáním musíte překonávat na redukovaný převod. Před jízdou nejdříve odhadněte stoupání a zařaďte převodový stupeň, při kterém bude zabezpečena potřebná tažná síla tak, abyste ve svahu nemusel řadit.

Svahy překonávejte přímo, protože při jízdě šikmo svahem prokluzují při náklonu odlehčená kola a automobil se natáčí. Zatáčet můžete jen na mírných svazích.

Při dobrém nájezdu a poměrně rovném povrchu vozovky můžete krátké svahy překonávat rozjezdem, bez řazení přídavných převodů na 2. nebo 3. převodový stupeň.

Jámy a příkopy překonávejte pomalu, při zapnutém předním pohonu, kolmo na směr překážky a se zřetelem na rozměry automobilu určující jeho průchodivost!

Nesmíte překonávat překážky z chodu, protože může dojít k nárazu na kola. Při šikmém přecházení příkopu počítejte s možností šikmého zavěšení, skřížení automobilu a s jeho uváznutím následkem prokluzu odlehčených kol!

11.6. JÍZDA ZE SVAHU

Před vjezdem na dlouhý svah (více jak 50 m) musíte odhadnout jeho sklon a zařadit takový převodový stupeň v přídavné převodovce, na jaký by automobil byl schopen svah překonat.

Při sjíždění svahu musíte brzdit motorem. Jízda ze svahu při nezařazeném převodovém stupni, popřípadě při vypnuté spojce jen s využitím brzd, není dovolena.

Rozběhne-li se při jízdě ze svahu motor na vysoké otáčky, musíte automobil periodicky přibrzďovat a tak snižovat jeho rychlost.

11.7. PŘEKONÁVÁNÍ BRODU

Široký brod s tvrdým podkladem o hloubce do 70 centimetrů překonávejte malou rychlostí při zařazeném 1. převodovém stupni a přídavném převodu! Řemen pohonu větráku musíte sejmout a žaluzie uzavřít.

Brody o hloubce do 50 centimetrů můžete překonávat bez sejmutí klínového řemene z větráku, ale se zavřenými žaluziemi. Při překonávání brodu nesmíte zastavit motor, protože voda zaplní tlumič výfuku a ztíží start motoru.

Je-li tvrdý podklad pokryt vrstvou jílu, musíte zvýšit rychlost, ale nesmíte připustit proklouznutí kol.

Při překonávání brodu může do brzd a spojky vniknout voda. Po výjezdu z vody spojku a brzdy vysušíte tím, že spojku necháte po určitou dobu prokluzovat a brzdy za jízdy několikrát periodicky přezkoušíte.

Po výjezdu z vody se musíte přesvědčit, zda voda nepronikla do skříně motoru, rozvodovek, převodovky a přídavné převodovky netěsností spojů. Proto po překonání brodu zastavte a nechte olejové náplně ustálit! Protože je olej lehčí, voda klesne do spodní části skříně. Po ustálení oleje odšroubujte vypouštěcí zátky a vodu vypusťte! Jakmile začíná vytékat olej, zátky zašroubujte! Velmi často se stává, že při kontrole oleje zjistíte změnu zabarvení. Došlo k jeho znehodnocení vodou a vytvořila se tzv. olejová emulze. Tento olej musíte při nejbližší příležitosti vyměnit, neboť voda, jak jistě víte, napomáhá korozi materiálu.

Když se vám motor při brodění zastaví, můžete se dvakrát až třikrát pokusit o spuštění pomocí spouštěče. Nepodaří-li se vám jej uvést v činnost, musíte se okamžitě dát s vozidlem vyvléci jakýmkoliv dostupným vyprošťovacím prostředkem.

11.8. JÍZDA S PŘÍVĚSEM

Řízení automobilu se zapojeným přívěsem je značně složitější než řízení bez přívěsu. Od vás vyžaduje zvláštní pozornost.

Při rozjíždění automobilu na blátivých a písečných podkladech musíte dbát na plynulé rozjíždění, bez trhání. Při prudkém rozjezdu mohou proklouzávat kola, rychle se opotřebovávat pneumatiky a nadměrně stoupá spotřeba paliva.

Při provozu automobilu s přívěsem musíte mít vždy na zřeteli, že se prodlužuje brzdná dráha.

12. CO ŘÍCI ZÁVĚREM

Jistě jste příručku přečetl velmi pozorně a získal tak řadu poznatků. V průběhu své služby se k ní často vracejte a jistě ji oceníte jako dobrého pomocníka.

V tak malém rozsahu jsme však celou problematiku nemohli vyčerpat do potřebné hloubky. Nyní záleží na vás, jak své znalosti budete dále rozšiřovat. Mějte na paměti, že se učíme celý život a že to pro nikoho není hanbou.

Nové poznatky si můžete poznamenávat na volné listy, které jsou připraveny na konci knížky.

Nebojte se obracet se se závažnou problematikou a nejasnostmi na starší soudruhy, velitele a technické pracovníky, kteří vám vždy rádi poradí.

Pečujte o přidělené vozidlo tak, jako by bylo vaše vlastní. Vždyť tak budete plnit svěřené úkoly co nejlépe, stanete se „mistrem své zbraně"! Zabezpečíte stálou bojovou pohotovost a provozní spolehlivost svého vozidla.

Tím splníte úkol, který jako voják ČSLA a občan naší vlasti máte — bránit její výstavbu, bránit celou socialistickou soustavu. Na to jste přísahal.

13. KONTROLNÍ OTÁZKY

Do příručky jsou zařazeny základní problémy provozu vozidla UAZ 469 B, které má znát každý řidič. Obsah příručky je převeden do kontrolních otázek, na které byste měl po jejím prostudování umět odpovědět.

1. Uveďte základní takticko-technická data (rozměry, obsah nádrže paliva, jízdní dosah, stoupavost)!
2. Charakterizujte motor vozidla (rozvodový mechanismus, mazání, palivová a chladicí soustava)!
3. Charakterizujte převodové ústrojí!
4. Jaký je podvozek, řízení?
5. Charakterizujte brzdy vozidla!
6. Jaké jsou hlavní části elektrického zařízení?
7. Jaké jsou úkoly základního ošetření a jaký je jeho postup?
8. Co je obsahem kontrolní prohlídky?
9. Co se provádí při TO č. 1?
10. Co se provádí při TO č. 2?
11. Jaká je provozní teplota chladicí kapaliny? Oleje?
12. Jaký je tlak oleje u prohřátého motoru?
13. Jaký je postup při spouštění motoru při teplotě vyšší než 0 °C?
14. Jaká je technologie spuštění motoru při teplotách pod —15 °C?
15. Platí některé zvláštnosti při záběhu vozidla? Jaké?

16. Kdy se provádí výměna oleje v motoru? Jaký olej se používá a jaký je obsah v litrech?
17. Jaká kapalina se používá v brzdové soustavě, kdy se kontroluje?
18. Jaký je průhyb řemene ventilátoru?
19. Jaká může být maximální vůle volantu?
20. Jaká je sbíhavost předních kol?
21. Co víte o tlaku vzduchu v pneumatikách?
22. Jaký je postup vyhledávání poruch v zapalování?
23. Kdy můžeme řadit terénní chod?
24. Jak se provádí jízda v terénu, co je podmínkou?
25. Jaká je technika jízdy po rozbahněné louce?
26. Zopakujte zásady pro jízdu do svahu!
27. Jaké jsou zásady překonání vodního brodu?
28. Jaké doklady musíte mít při jízdě?
29. Jaká bude činnost řidiče při nehodě techniky?
30. Jaké jsou zásady pro provedení náčrtu při nehodě techniky?



OBSAH

1. Základní takticko-technická data . . . 4

2. Přejímání techniky, vaše povinnosti a povinnosti velitele vozu 12
2.1. Postup při převzetí vozidla 12
2.2. Povinnosti řidiče 14
2.3. Povinnosti velitele vozidla 17

3. Prostředí, ve kterém budete často pracovat 20

4. Co a jak při nehodě techniky 28

5. Úkoly základních druhů ošetřování . . . 37
5.1. Kontrolní prohlídka 37
5.2. Každodenní ošetřování (KO) . . . 38
5.3. Technické ošetření č. 1 39
5.4. Technické ošetření č. 2 40
5.5. Druhé technické ošetření č. 2 . . . 41

6. Sezónní provoz vozidla UAZ 42

7. Záběh vozidla 45

8. Mazací plán 46
8.1. Hospodaření s PHM, ochrana vody a půdy 48

9. Přehled základních seřizovacích hodnot . 51

10. **Poruchy, jejich zjišťování a odstraňování** . 56

11. **Ovládání automobilu** 73
11.1. Jízda v písku 76
11.2. Jízda po rozbahněné louce . . . 76
11.3. Jízda po sněhu 76
11.4. Jízda po blátivých polních cestách a blátivém terénu 77
11.5. Jízda do svahu 77
11.6. Jízda ze svahu 78
11.7. Překonávání brodu 78
11.8. Jízda s přívěsem 79

Co říci závěrem 80

13. **Kontrolní otázky** 81

PŘÍRUČKA ŘIDIČE UAZ-469

Pplk. Ing. Zdeněk Hejl, pplk. Ing. František Hvalčák, pplk. Ing. Jozef Lehocký, plk. Ing. Miroslav Richter

Vazbu navrhl Milan Hladký. Vydání 2., upravené, Praha 1985. Vydalo Naše vojsko, nakladatelství a distribuce knih, n. p. v Praze, jako svou 5476. publikaci, stran 88. Vojenskoodbornou redakci řídí pplk. PhDr. Miloslav Brožek. Odpovědná redaktorka Zdeňka Tesařová. Výtvarný redaktor Josef Kurský. Technický redaktor Petr Husák. K tisku schváleno 25. 2. 1985. Vytiskla tiskárna Naše vojsko, n. p. v Praze. AA 3,35 (z toho obr. 0,28). VA 3,46. 28-074-85. 05/169.

POZNÁMKY

POZNÁMKY

2002